

Junio 2019

MINUTA RESUMEN
Presentaciones Comisión Transporte y Telecomunicaciones

Proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten.

Javiera Cabezas Machuca

Boletín N°:	11.934-15	Fecha de Ingreso:	20 de Julio de 2018
Iniciativa:	Mensaje	Cámara de origen:	C. Diputados
Trámite actual:	Segundo trámite constitucional	Urgencia actual:	Simple

❖ **Miércoles 08 de mayo 2019**

• **Confederación Nacional de Taxis de Chile (CONFENATACH)**

Presentan propuestas de indicaciones, las que buscan:

- Que las EAT cuenten con vehículos de a lo menos 2.400 c.c. (centímetros cúbicos), con capacidad para cinco pasajeros incluido el conductor, y empezar a operar con vehículos del año.
- Que las EAT informen al usuario en forma previa al inicio del viaje, que el pago debe ser por medio de tarjeta, débito o crédito (no que operen con efectivo) además, que la tarifa informada no variará.
- Que los vehículos que operen en aplicaciones inscritas por las EAT deberán cumplir con las exigencias de seguridad, antigüedades técnicas y tecnológicas que se señalen en la presente ley, además, deberán estar pintados íntegramente de un color determinado, exhibir un distintivo, color de patente, reproducción de ellas en el techo, o ambos lados de las puertas delanteras. Esto para facilitar su reconocimiento y fiscalización.
- Solo podrán inscribirse en el registro, un número de automóviles equivalentes al 20% de los taxis ya inscritos. Esto debido al congelamiento del parque automotriz que afecta a los taxis. Creen que es estrictamente necesario en las actuales condiciones de congestión del país y particularmente de la ciudad de Santiago, de ser estrictamente rigurosos y responsables, en orden a determinar, la cantidad de vehículos autorizados.
- Las EAT deben tener exigencias superiores al resto de los taxistas ya regulados.

• **Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOH)**

- El servicio de taxis colectivos está regulado principalmente por el Decreto Supremo N°212 del año 1992. Hoy en día la realidad es distinta, y este decreto no se hace cargo del contexto actual.
- Desde hace tiempo se ha priorizado legislar en beneficio de las APP, indicando que el interés son los usuarios, esto es contrario a toda lógica que se debió aplicar, ya que, si la gran mayoría de la población se moviliza en transporte público, el cual se rige por este decreto, es aquí donde se debería estar realizando los esfuerzos modernizadores o a lo menos avanzar en ambos sentidos.
- El proyecto no define la cantidad de vehículos a ingresar, deja que el mercado regule, eso podría duplicar o triplicar el número de autos, en resumen, dejara un parque abierto para el transporte individual en cambio el colectivo sigue congelado.
- Si bien estas plataformas han impactado fuertemente en la región metropolitana en los taxis, en regiones el impacto real será sobre los taxis colectivos.
- Hasta el día de hoy la congestión, la contaminación y el gran parque de taxis siguen siendo el gran fundamento para mantener este congelamiento. Sin embargo, el proyecto de ley ingresado, no limita las nuevas inscripciones para los automóviles adscritos a las nuevas plataformas.
- Es necesario que se reemplace el distintivo que deben tener los automóviles de las EAT, que señala la ley, por una placa patente de color.
- El proyecto no se hace cargo de la fiscalización del cumplimiento de las exigencias que el mismo propone.

- **Federación de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Taxis Colectivos, Básicos y similares de la VI Región (FERETACOL).**
 - Respecto a la libertad de ingresar vehículos a las plataformas digitales, esto deber ser limitado, como lo es en las diferentes modalidades del taxi.
 - Que el distintivo de estos móviles, no sea un simple adhesivo, sino que sea un color diferente en su placa patente.
 - Revisión técnica cada seis meses, para entregarle seguridad al usuario, además serán móviles de mucho kilometraje diario.
 - Tarifa mínima de servicio ya que estas empresas aplican la política de quebrar a sus competidores como manera de apropiación del mercado.
 - Potenciación y fortalecimiento de los equipos de fiscalización.
 - Que se impida definitivamente realizar el servicio de taxi colectivo (Carpooling).

- **Asociación Gremial de Conductores Privados (AGECOPVR)**
 - Es necesario establecer una Tarifa Base Neta, para asegurar los costos operativos y las ganancias de los conductores.
 - Bloqueos Arbitrarios.
 - Se necesita mayores medidas de seguridad y verificación en la aplicación, ya que existen muchas cuentas falsas en cuentas de pasajeros, lo que pone en peligro a los conductores.
 - El proyecto no se hace cargo de la relación laboral entre las aplicaciones de transporte y los socios conductores.

- **Confederación de Taxis de Regiones**
 - Respecto del tamaño de la oferta, hay que considerar las normativas y resoluciones existentes para resguardar la sobrepoblación y sobredimensión de vehículos dedicados al transporte de pasajeros. Tener en cuenta la movilidad urbana, haciéndola más eficiente, amigable, segura y no favorecer la saturación, congestión vial y contaminación.
 - Lo ideal es que se genere una cantidad máxima de participantes bajo criterios de demanda, congestión, saturación vial e indicadores medioambientales. El no hacerlo, provocará un crecimiento indiscriminado y una estimulación al aumento de compra de vehículos.
 - Se propone una cantidad de tiempo mínimo dedicado para los titulares que inscriben los autos de a lo menos una jornada.
 - Quienes se inscriban como conductores no deben tener una actividad remunerada de tiempo completo.
 - Es necesario buscar mecanismos para asegurar definiciones de tarifas que respondan a principios de equidad y sustentabilidad. La tarifa no debe ser utilizada como un medio de posicionamiento en desmedro del conductor y debe asegurar los costos operacionales.
 - Se sugiere que el Ministerio defina en base a estudios de costos operacionales, de congestión vial, impacto ambiental, zonas geográficas e independientes en cada región las tarifas mínimas a considerar por las EAT, que aseguren un servicio de calidad de forma sostenible. Deberá existir un mecanismo transparente y auditable para definir las tarifas entre la EAT y los conductores.
 - Sugieren la modernización del taxi a través de la implementación de nuevas tecnologías en la forma de cobro, estimación de tarifas e identificación. Incorporando subsidios al transporte público menor que permitan renovaciones y cambio a nuevas tecnologías más limpias y menos contaminantes. Generando los recursos necesarios para minimizar en el futuro el transporte informal y garantizar una fiscalización eficiente y moderna.

❖ **Miércoles 15 de mayo 2019**

• **Asociación Gremial de Empresas de Transporte y Taxi Ejecutivo de Chile (AGETTECH).**

- Los servicios que prestan las empresas de plataforma tienen obvias similitudes con el que prestan los Taxis, en particular con la modalidad de Taxi Ejecutivo comúnmente llamado Radio Taxi.
- Por lo anterior podrán observar que no existe a priori justificación alguna para crear un servicio ya existente y contemplado ampliamente en la normativa vigente. También afirmamos que sería un despropósito dejar un servicio similar o igual regulado con 2 cuerpos normativos diferentes.
- Están de acuerdo con la denominación de Empresas de Aplicación de Transporte (EAT) porque es lo mínimo y primigenio para igualar la cancha, primero desde el punto de vista como sujeto con iniciación de actividades en Chile afecto a tributos como cualquier servicio que quiera operar en Chile.
- Crean que no es relevante que se cree un Registro de Empresas de Aplicación de Transporte. Lo realmente relevante es crear un registro para los vehículos, pero en el evento que se creara debe ser autorizados, y visados por el MTT.
- Estos vehículos debieran cumplir una normativa básica de seguridad como es la revisión 2 veces al año y en plantas de revisión técnicas especializadas para este tipo de servicios, tal cual lo hacen actualmente los taxis.
- Respecto al congelamiento del parque si dejan libre, la cantidad de vehículos para esta nueva modalidad, exigen que lo mismo ocurra con los Taxis Ejecutivos y en los mismos términos.
- Respecto de las tarifas proponen un rango mínimo para evitar prácticas depredadoras como el Dumping y que estas plataformas la ocupan sin pudor y un rango máximo para evitar abusos a los usuarios.

• **Andrés Fielbaum, académico de la Universidad de Chile y la universidad de O'Higgins.**

- El transporte de pasajeros mediante APP ha modificado no solamente la manera en que la gente se mueve por la ciudad, sino que se ha convertido también en una fuente laboral muy importante. Este nuevo tipo de trabajos debe ser evaluado y regulado en su mérito, para aprovechar sus virtudes y controlar sus defectos y abusos.
- El trabajo como conductor en una aplicación es un trabajo altamente precarizado. Sin seguridad laboral, con situaciones riesgosas en las calles, largas jornadas laborales y sueldos menores a los publicitados.
- Sin embargo, es un trabajo con características que los conductores valoran: poder decidir cuándo trabajar, “trabajo de reserva” mientras se busca.
- Urge reconocer a los trabajadores como tales, garantizando derechos laborales y eliminando fuentes de arbitrariedad de parte de las plataformas, incorporando estas nuevas formas de relación laboral en nuestra legislación.
- El proyecto, como está hoy, parece estar pensado para satisfacer a las empresas y a los usuarios, pero ignorando por completo a los conductores.
- Otros aspectos relevantes: está mostrado que estas plataformas aumentan la congestión en horas punta. No tiene ningún sentido prohibir que funcionen con pasajeros compartiendo el vehículo.

• **Cámara multigremial del transporte menor y afines de Chile M.T.M**

- No están en contra de las plataformas tecnológicas, pero estas deben cumplir con un mínimo de obligaciones tales como; licencias profesionales, seguros para pasajeros, revisiones técnicas (dos al año), que la autorización del conductor sea solo para una aplicación, registro en el MTT del dueño y conductor del vehículo, la prestación del conductor no debe ser Partime sino de tiempo completo y la cantidad de autorizaciones no debe superar el 20% de lo normado y regulado a nivel nacional.
- Condiciones de igualdad de Tarifa (las nuevas plataformas tecnológicas de transporte con vehículos de altos estándares deben cobrar una tarifa superior a las ya normadas y las tarifas deberán ser reguladas y normadas por el MTT con un solo cobro).

- Para poder tener una distinción y poder tener una buena identificación de EAT, los vehículos deben ser bicolor y con unas placas patentes de color más el distintivo de la aplicación en puertas y techo.
- Solicitan que la sanción pase a ser delito, en primera oportunidad sea retirado el vehículo de circulación y suspensión de la licencia al conductor y en segunda falta consecutiva retiro del vehículo, el doble de la multa con suspensión de licencia por más tiempo y tercero retiro del permiso de circulación del vehículo infraccionado por reiteradas multas.
- **Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (CONTRAMEN)**
 - Rechazan enérgicamente la actividad ilegal o informal que están ejerciendo las Empresas de APP en el sistema chileno, careciendo de toda seguridad e incentivando la actividad ilegal con vehículos particulares, y conductores inexpertos para ejercer el transporte público. Colocando en riesgo la seguridad de la población usuaria y llevando a la cesantía a quienes verdaderamente deben ejercer el rubro, cumpliendo con toda la normativa vigente.
 - Es fundamental legislar con reglas claras en una competencia en igualdad y equidad, evitando la competencia desleal.
 - Se debe mejorar la fiscalización y entregar mayor seguridad en la conducción.
 - Tarifa Base por Regiones y/o provincias, de acuerdo a sus particularidades.
 - Ayuda directa y decidida del Estado Chileno a las Líneas de Taxis Colectivos inscritas en el RNSTP (Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros), a través de un fondo de modernización, de convocatoria regional que tenga como objetivo modernizar y fortalecer los taxis colectivos del país. Para apoyar la inversión en infraestructura, la tecnología aplicada a la Operación y equipamiento, así como el fortalecimiento de capacidades de los y las microempresarios de taxis colectivos a través de capacitación y asesorías.
- **Confederación nacional del transporte mayor y menor (CONFENATAXI).**
 - Competencia desigual entre la región metropolitana y las regiones. La región metropolitana tiene completamente reguladas las tarifas, en las regiones esto no ocurre.
 - Proponen regular las tarifas en la región metropolitana acorde a la regulación vigente de perímetro de exclusión y en regiones dejarla libre o hacer un llamado a perímetro de exclusión a todas las regiones, con la finalidad de mantener igualdad ante la ley.
- **Movimiento ciudadano Defendamos al Taxi.**
 - Las Autoridades del Ministerio de transportes no se esfuerzan por realizar una fiscalización como se debiera de efectuar.
 - En el congreso no se está haciendo una ley de regulación de aplicaciones, se está realizando un traje a la medida para Uber.
 - Es más económico y más rápido abrir el parque de los taxis. Se cerró por congestión y contaminación.
- **Asociación Gremial de Radiotaxi Ejecutivo de la Región Metropolitana (ARTEM)**
 - La regulación vigente y su aplicación, han impedido que las empresas de radio taxis ejecutivos puedan responder, en el marco de la ley, a una demanda que existía que sigue creciendo y que requiere un servicio de calidad.
 - Que las empresas de aplicación de transportes (EAT) sean consideradas para todos los efectos de transporte público remunerado de pasajeros.
 - Que no solo los vehículos y conductores posean las mismas exigencias que los taxis ejecutivos, sino también que sean igualmente identificables y fiscalizables a través de un logo y una patente de color (como los taxis de turismo, colectivos, básicos y ejecutivos).
- **Fundación Emilia**

- Solicitan el uso de modo coche, mecanismo que ya se utilizan en otros países como España, el cual impide que los conductores de aplicaciones puedan tomar un viaje mientras están trasladando a un pasajero del punto A al punto B, evitando así los segundos de distracción que se requiere para tal acción y así evitar accidentes.
- Señalan que el boletín 12.066-15, el cual se discute en paralelo y que busca regular el uso del celular en la conducción, limitando el uso a manos libres y a las aplicaciones georeferenciales en alta voz, se toparía de frente con esta ley, ya que mientras una la regula la otra lo permite. Por lo que se pide dialogar entre ambas medidas para evitar problemas a futuro en su aplicación.
- Solicitan implementar un sello de limitación medioambiental, el cual ya ha sido probado por el ayuntamiento de Madrid. Este modelo lo que hace es limitar el traslado de los vehículos más contaminantes mientras se encuentren sin pasajeros, lo que se traduce en que los conductores que posean vehículos con mayor generación de CO2 estén limitados en su movimiento mientras no tengan pasajeros en su interior, lo que permite reducir la polución de las ciudades.
- Solicitan que se vuelvan a incorporar los antecedentes para fines especiales, donde se establezcan la Ley 20.000, los artículos 193, 195 y 196 de la Ley de Transporte, y aquellos que estén asociados a delitos sexuales.

❖ Miércoles 22 de mayo de 2019

• Comisión Nacional de Productividad

- Las plataformas digitales de transporte como Beat, Cabify, EasyTaxi, SaferTaxi, o Uber, han irrumpido con fuerza en Chile y el mundo, ofreciendo alternativas de movilidad, aumentando la oferta en zonas y horarios con bajo o nulo servicio del transporte público y taxis tradicionales, y ofreciendo nuevos servicios.
- Este rápido crecimiento se ha dado en el contexto de un sector fuertemente regulado, con oferta limitada, precios fijos, y baja calidad del servicio.
- Las plataformas han elevado la competencia en un mercado poco competitivo, con ganancias para los consumidores en precio, calidad y variedad de servicio
- Las principales conclusiones obtenidas de una encuesta realizada por la Comisión Nacional de la productividad, son;
 - ✓ Uber es la plataforma de transporte más conocida y utilizada por parte de los usuarios de este tipo de plataformas.
 - ✓ Los usuarios frecuentes utilizan en mayor proporción las plataformas dos a cuatro veces mensuales, siendo menor proporción los que las utilizan más de ocho veces al mes.
 - ✓ Los usuarios frecuentes tienden a tener mayor escolaridad y estar ocupados.
 - ✓ Los usuarios frecuentes utilizan principalmente el transporte público clásico (metro y bus), aunque entre quienes poseen un automóvil, ésta es su preferencia.
 - ✓ El uso mencionado por parte de los usuarios frecuentes es, en su mayoría, durante los fines de semana (viernes y sábado), siendo los jóvenes quienes lo usan en mayor proporción estos días (respecto a los días de la semana).
 - ✓ Los usuarios frecuentes utilizan las plataformas principalmente en el horario nocturno y madrugada (20:00 a 6:00), coincidente con una menor frecuencia del transporte público, destacando en este bloque horario el uso por parte de los usuarios jóvenes, hasta los 29 años.
 - ✓ El propósito principal para la utilización de estas plataformas es “Ocio y visitas”, seguido de “Trabajo”, con mayor proporción en los jóvenes y en aquellos pertenecientes a los deciles de ingreso del hogar superiores.
 - ✓ Tanto para los usuarios de Uber y Cabify, como para los de EasyTaxi, la principal razón de uso se refiere a la comodidad y la seguridad, mientras que el precio y la tarifa clara son las principales razones diferenciadoras de preferencia entre los usuarios de estas plataformas.
 - ✓ La falta de necesidad es la principal razón de no uso, tanto de EasyTaxi como de Uber y Cabify. Sin embargo, para la primera aplicación, las otras razones principales se refieren a calidad del servicio, mientras que para el caso de Uber y Cabify, estas se refieren a tema de regulación (legalidad, no pago de impuestos, seguridad, competencia desleal).

- ✓ A pesar de que las plataformas no representan el principal medio de transporte de sus usuarios, cuando se utilizan son, en general, el único medio utilizado para llegar a su destino.
- ✓ La mayoría de los usuarios frecuentes usaría algún medio de transporte colectivo (metro y/o bus, taxis colectivos) si no tuviera la posibilidad de utilizar las plataformas. En el caso de aquellos usuarios que cuentan con auto lo utilizarían si no tuviera la posibilidad de usar plataformas de transporte.
- ✓ Los usuarios frecuentes asignan una alta relevancia a regular las plataformas de transporte, siendo las áreas de “Seguridad y protección al consumidor” y “Laboral” las más importantes.

- **Libertad y Desarrollo**

- El proyecto original enviado por el Ejecutivo se encontraba en línea con las principales recomendaciones del informe de la Comisión Nacional de Productividad (CNP): “Tecnologías Disruptivas: Regulación de Plataformas Digitales”.
- Sin embargo, en su primer trámite legislativo, el proyecto experimentó cambios que limitan seriamente el funcionamiento y potencial de desarrollo de las nuevas tecnologías.
- Existe rigidez en la definición y en las características de las “Empresas de aplicación de transporte”, que ofrecen estas plataformas.
- Respecto a los plazos para la inscripción de socios conductores en los registros de las EAT y el cierre del registro, señalan que los registros cerrados atentan contra la esencia de estas nuevas tecnologías, contra la flexibilidad característica valorada también por los socios conductores y afecta también la disponibilidad de vehículos y de conductores, lo que puede derivar en reducir la competencia.
- Respecto a las limitaciones geográficas para los socios conductores habilitados en el registro de las EAT, esta regulación es más restrictiva que la aplicable a los taxistas, los que pueden realizar viajes fuera de las zonas urbanas.
- Respecto a la prohibición explícita de los viajes compartidos, Estos viajes compartidos debieran incentivarse por la autoridad, toda vez que la evidencia demuestra que contribuyen a disminuir la congestión, pueden ser más eficientes en cuanto constituyen una alternativa al transporte público, de mejor calidad y aumentan la competencia, lo que beneficia finalmente a los consumidores.
- Respecto a que los conductores de aplicaciones deben tener licencia profesional clase A, es cuestionable, en la medida que se pretenda aplicar a conductores que se dedican menos de 10 horas a la semana a la actividad, y que representan cerca del 55% de los conductores de Uber. Debe considerarse también el costo y el tiempo que implica su obtención.
- Las nuevas tecnologías no requieren este exceso de regulación. Las plataformas tienen incentivos para mantener buenos conductores y servicio.
- Las economías colaborativas traspasan la carga fiscalizadora a los privados. La nueva ley debe tener como prioridad los intereses de la ciudadanía, regularizando las plataformas, pero sin limitar su potencial de desarrollo.

- **Uber Chile**

- El proyecto de ley debería facilitar el acceso de las tecnologías de transporte en todo Chile, elevando los estándares en materia de movilidad.
- Comparten la necesidad de un marco regulatorio para las plataformas tecnológicas asociadas al transporte en Chile, pero el proyecto de ley requiere de varias observaciones.
- Respecto a que se consideren a las plataformas como empresas del transporte, no reconoce el verdadero rol de las plataformas que es de intermediación.
- Respecto a que los conductores de plataformas deban obtener licencia profesional, que existan prohibiciones de la flota, fijación de condiciones de operación vía administrativa y haya congelamiento del parque, generaría que el 80% del país pueda quedar sin servicio, que las tarifas suban 3 veces y que 70.000 socios conductores no puedan continuar generando ingresos.
- La actual normativa en materia de licencias hace inviable la profesionalización masiva de los conductores que hoy usan las plataformas. De 8 a 10 años demoraría que todos los socios conductores en obtener la licencia profesional, este problema se incrementa en regiones.

- Respecto a la fijación de condiciones de operación vía administrativa, el proyecto otorga facultades excesivamente amplias al MTT.
- El congelamiento de inscripciones podría afectar la continuidad del servicio en todo el país y la prohibición de flotas, limita las oportunidades de generar ingresos.
- **Asociación de Conductores de aplicaciones.**
 - El ejecutivo ha reducido el proyecto a solo un aspecto de entre las múltiples variables involucradas y los conductores son ignorados en sus derechos y solo se los recuerda cuando se piensa en cobrar impuestos o para imponer multas y castigos.
 - Las EAT buscan conquistar mercado, para ello deben desplazar a la competencia, lo logran efectuando Dumping a costa del patrimonio de los conductores.
 - Los conductores sufren una caída constante del precio del servicio, incremento constante de la comisión cobrada por las EAT y disminución del porcentaje recibido en cada viaje.
 - Bajo la legislación chilena el “Conductor Comisionista” mal llamado “socio conductor” debería considerarse trabajador sujeto al artículo 22 del Código del Trabajo
 - Debe existir una tarifa sustentable. En la tarifa no consideran costos operacionales, que son asumidos íntegramente por el conductor. Solicitan que el MTT tenga atribuciones para definir estas tarifas.
- **All Ride (aplicación).**
 - El Carpool (viajes compartidos no comerciales) tiene un enorme potencial de beneficio social. La redacción actual del proyecto deja espacio para mal uso de criterio y puede afectar el desarrollo del carpool.
 - Esto puede corregirse de manera muy simple con indicación basada en experiencia internacional.
 - Usuarios no realizan actividad comercial, ya que solo comparten los gastos de un viaje que iba a ocurrir de todas formas. Conceptualmente ya existe en Chile (SII - Circular N° 59, del 09 de octubre de 1997). Reembolso de gastos no constituye renta.
 - Plataforma (AllRide) sí realiza actividad comercial, y tributa en Chile por ella.
 - Proponen diferenciar los viajes comerciales de los que no los son, definiendo el máximo que un conductor puede recaudar por viaje en base al costo promedio por km, antes de pasar a ser un viaje comercial.
 - Proponen crear un artículo nuevo con excepciones, en donde se establezca que la práctica de compartir un vehículo entre personas que necesitan hacer una misma ruta (carpooling), no se entenderá como transporte privado remunerado de pasajeros, siempre y cuando cumpla con ciertos requisitos (se preste un servicio sin ánimo de lucro, el conductor no recaude dinero, salvo para solventar los gastos de operación) y en ese caso, no se aplicarán las normas vigentes que regulen las EAT, salvo la obligación que existe de entregar la información agregada de los viajes para fines estadísticos al MTT.
- **DIDI Chile.**
 - Fundada en 2012 DiDi nace para mejorar la movilidad de la ciudad mediante la aplicación de tecnología a la industria del Taxi. Transformando este servicio en más rentable y mejorando la calidad de servicio para los usuarios.
 - DiDi, tiene su origen en la industria del Taxi. Creando y desarrollando mercado para esta industria. Complementándolo con el resto de los medios de transporte de la ciudad. Es la tecnología la que va a mejorar la experiencia de uso del taxi, tanto para el conductor como para el pasajero, generando solo externalidades positivas.
 - Crean que es posible regular con un sentido de futuro. Considerar los cambios y la rápida evolución de esta industria. Pensando en la movilidad de las ciudades y así mejorar la calidad de vida de sus habitantes Establecer las condiciones de seguridad para todos los servicios de transporte de las ciudades como varias de las expuestas por la Fundación Emilia la semana pasada en esta misma Comisión Promoviendo mejoras efectivas para la industria del taxi y colectivos.

❖ **Miércoles 05 de junio**

- **Agrupación Intercomunal de líneas de taxis colectivos - AITACOL A.G. (La Serena – Coquimbo)**
 - Reclaman que las aplicaciones de transporte a pesar de ser ilegales, ofrecen servicios a viva voz, realizan servicios como colectivos, no tienen identificación, permiten el funcionamiento de vehículos piratas y al no existir una fiscalización aumenta el número de vehículos ofreciendo servicio de Uber.
 - Solicitan el cierre del parque por exceso de oferta y congestión.
 - Proponen que las EAT, tengan una tarifa base, 2 revisiones técnicas al año, seguro automotriz, antigüedad para incorporar un vehículo, no permitir que vehículos que fueron colectivos vuelvan a transportar pasajeros, licencia profesional.
 - Solicitan que exista un número limitado para registro de vehículos de las EAT. Que exista un mejor identificativo para estos vehículos (patente, color específico del automóvil, logo) y un aumento de fiscalizadores.
 - Además, que las EAT no puedan recoger pasajeros en trayecto, ni cambiar ruta establecida por la plataforma.

- **Cabify Chile**
 - Su visión sobre el proyecto de ley, respecto a la exigencia de licencia profesional, señalan que provocará una disminución considerable del número de conductores de todas las App. del mercado. Disminución de la oferta de conductores, pero la demanda se mantendrá igual o mayor. Aumentarán las tarifas. Y habrá mayor desempleo.
 - Al limitar el plazo del registro a tres meses. Si disminuye el número de conductores, una vez que haya cerrado el parque, no habrá posibilidad de reincorporar nuevos socios conductores.
 - No permitir flotas de autos afecta directamente a los emprendedores/Pymes que tienen sobre dos autos inscritos en una plataforma. Es un formato que se usa en otras regulaciones de aplicaciones de transporte en el mundo, ejemplo España.
 - La propuesta de Cabify es una modernización al formato de obtención de la licencia profesional, que permita hacerlo a través de cursos e-learning. Esta nueva modalidad permitiría un menor costo para los postulantes y disminuir las horas presenciales que exige actualmente el programa.

- **AGETRAPP (conductores de aplicaciones).**
 - Tarifas de protección para prestadores de servicios. Incorporar la tarificación al polinomio del transporte o índice de costos del transporte (ICT), para determinar los costos operacionales y garantizar una ganancia mínima para solventar ítems básicos
 - Cupos o autorizaciones diferenciados. Que la inscripción para estas autorizaciones sea diferenciada con respecto a taxis y nuevos operadores, con el fin de garantizar que no exista sabotaje, mediante inscripciones que no serán utilizadas en desmedro de la oferta.
 - Limitación de inscripciones por región o ciudades. Debe existir una cantidad balanceada entre taxis y transportistas de app, para no generar sobreoferta y saturación de vías. Esta limitación debe ser acorde a la cantidad de habitantes y requirentes del servicio. Además, debe ser evaluada en el tiempo y realizar los ajustes necesarios para su óptima operatividad.
 - Identificación completa de usuarios en las App. Sumamente importante es la identificación fidedigna de cada pasajero titular de la cuenta, de forma que sea posible la individualización en caso de delitos contra los conductores.

- **CONATACH**
 - Las empresas de aplicaciones pueden empeorar el tránsito urbano, según un estudio de la cámara nacional de comercio de automotriz en Chile.

- El proyecto presenta los siguientes problemas;
 - ✓ Crea por ley una nueva modalidad de transporte público remunerado de pasajeros, no obstante que las otras modalidades están reguladas por norma de rango inferior (DS 212). Con lo cual se judicializará los problemas operativos entre rubro taxis y EAT, pero los primeros solo podrán apelar a normativa reglamentaria, mientras que los segundos lo harán por normativa de ley, con lo cual los taxis deberán mutar a EAT para lograr protección legal.
 - ✓ Permite un sistema de cobro diferenciado por servicios, posibilitando cobro por tarifa dinámica EAT, no obstante que rubro taxista tiene regulado por polinomio.
 - ✓ Parque vehicular de taxis suspendido por ley 20.474 hasta julio 2020. No obstante que proyecto de ley, posibilita inscripción de cupos de EAT los primeros 3 meses de vigencia de la futura ley, para luego paralizarlo por 12 meses.
 - ✓ Se permite a la EAT presentar a las autoridades, programas pilotos para probar nuevas tecnológica o modalidades de transporte, con lo cual se da posibilidad de modificar DS 212, a través de una norma de reenvío legal.
- En conclusión, un mal proyecto en fondo y forma, dado que entrega una herramienta incorrecta para solucionar el problema operativo de las aplicaciones de transporte en Chile.

- **CONATAXI**

- Las herramientas de suplantación de GPS son económicas y se pueden falsear ubicaciones de esta señal mediante aplicaciones gratuitas que se encuentran en Android o en IOS.
- Por ello, la utilización de dispositivos móviles basados en la ubicación GPS para el transporte de pasajeros, presentan problemas de seguridad.
- En primer lugar, se ve afectada la seguridad de las personas, pues una ubicación falseada puede generar que al pasajero no se le lleve a su destino y pueda ser asaltado.
- En segundo lugar, se ve afectada la tarificación, pues como la señal puede ser falseada se puede producir engaños respecto a la tarifa a cobrar.
- Frente a estos problemitas se plantea que los dispositivos usados sean seguros y no permitan interferencia alguna en su señal GPS. Esto se logra con el uso de plataformas que aíslan el sistema GPS de la plataforma de aplicación (dispositivo).

Pablo Moraga. Expone sobre los taxímetros adulterados.

- Señala que se hablan de los taxímetros adulterados, que se les da un mal uso, pero no se habla de las aplicaciones que se ejecutan desde los celulares, en donde existe una gran vulnerabilidad.
- Se expuso la comparación entre taxímetro análogos y digitales. En Chile no existen taxímetros análogos. La diferencia entre una aplicación y un taxímetro para medir distancias es que el taxímetro es más preciso.
- En termino de seguridad, un taxímetro es fiscalizable y es difícil de adulterar, una aplicación es fácil de adulterar y más difícil de fiscalizar.
- Lo que falla es la regulación para cerrar talleres corruptos o lograr retirar de las calles a aquellos choferes corruptos que realizan malas prácticas y perjudican al gremio de los taxistas.

- **Acua Chile A.G. (Asociación gremial de conductores unidos de APP Chile)**

- Este proyecto excluye completamente a los conductores de las aplicaciones. Son personas con igualdad de derechos ante la ley, por tanto, incluir solamente el bienestar de los usuarios, dejando fuera a los actores principales “rompe” el espíritu de este proyecto.
- Sugieren modificar el inciso C de artículo 5, para que en la tarifa se incluya el tiempo estimado de traslado, ya que eso puede variar según el horario. Si esto no se incluye perjudicará más aun la tarifa actual del conductor.
- Solicitan una tarifa base neta, para solventar los gastos operativos, los impuestos, las revisiones técnicas, los seguros del vehículo y la mantención frecuente.
- El proyecto de ley beneficia solo a las EAT.

❖ **Miércoles 12 de junio**

• **Protector Chile SPA (Pinkcar & Procar Chile)**

- Sugieren mayor rigurosidad en el proceso de registro de conductores y pasajeros, pues existen muchas falencias de parte de algunas App de transporte en sus procesos de registro. La razón de esto, es lo fácil que es hacer suplantación de identidad al momento del registro. Recomiendan exigir a los conductores y pasajeros que se registren, que envíen foto de su cédula de identidad por ambos lados, además de una foto de su rostro, certificado de antecedentes y hoja de vida del conductor.
- Permitir el medio de pago en efectivo, pero con ciertas restricciones, ya que delincuentes que suplantan identidad de Pasajeros, solicitan vehículos con pago en efectivo, ya que no ingresan datos de una TC que permita rastrearlos. Recomiendan que la ley exija a las empresas ser más rigurosas en verificar la identidad de cada uno de los usuarios y usar medios de pago alternativos a la tarjeta de crédito y al efectivo, como la nueva Cuenta RUT VISA, o la App MACH que permite obtener una VISA virtual de prepago, en donde toda persona puede tener acceso a ellas.
- La no exigencia de Licencia Profesional a Conductores, ya que haría imposible que el universo de conductores de aplicaciones la puedan obtener en su totalidad antes de 5 años. Esto reducirá la oferta de vehículos disponibles, provocará un aumento en las tarifas y aumentarán los tiempos de espera de los usuarios.
- No Limitar el registro de conductores dentro de 3 meses de entrada en vigencia la nueva ley, debido a que existe un flujo constante de conductores que ingresan a estas App, como también los que se retiran, y al limitar el registro de nuevos conductores, se reducirá la oferta de vehículos disponibles. Recomiendan permitir el registro libre, sin definir cuotas de inscripción, ya que muchos de estos conductores solo se activan ciertos días de la semana, y con mayor frecuencia durante el fin de semana, por lo que no existe el problema de la congestión vehicular por el uso de las App.
- Que se pueda fijar una Tarifa Sustentable: Es importante que los conductores puedan cubrir los costos que significa mantener su vehículo (revisiones técnicas, combustible, mantenciones, neumáticos, etc.) y que además puedan optar por tener un ingreso justo. Adicionalmente, esto permitiría que no haya competencia desleal de las App multinacionales aplicando “Dumping”.

• **Legal Taxi Chile.**

- Es necesario igualar las condiciones, no solo mejorar el acceso a la tecnología para los taxis, si no que mejorar también, las condiciones de mercado para garantizar su competitividad.
- Respecto a las tarifas, no solo debe existir una regulación oferta/demanda, proponen que exista un mecanismo exigible por ley de negociación de las tarifas entre los conductores y las EAT, y que estas no sean impuestas unilateralmente como ocurre hoy.
- Hay que enfocarse en la profesionalización y la no complementariedad del oficio, pues Uber y otras plataformas admiten que el 80% de sus conductores se dedican menos de 20 horas en la semana a la actividad.
- La profesionalización no solo tiene que tener como mínimo una licencia profesional sino también dedicarse a la actividad. Se debe evitar la complementariedad de personas que ya tienen un trabajo a tiempo completo.
- Se debe exigir un tiempo mínimo de a lo menos 30 horas a la semana a quienes inscriban autos para trabajar en las EAT.
- Estimular a la profesionalización y no a la rotación permanente.

• **Elite Taxi Chile**

- El Dumping es el modelo de negocio que utilizan las App multinacionales, utilizando tarifas inferiores a las ya reguladas en el mercado normado, con la finalidad de eliminar este y tomar el poder absoluto obteniendo así el monopolio.
- El polinomio es el cálculo aritmético que define la tarifa del taxímetro, el cual considera la chatarrización del vehículo, neumáticos, aceites, combustible y otros.

- Estas multinacionales acaban con los derechos laborales adquiridos, tanto en los conductores de taxis, como en conductores de apps.
- Piden tarifa base para los cobros de las aplicaciones, además que se limite en el parque de los vehículos de las EAT y que estos tengan una mejor identificación para mejorar la fiscalización.

❖ **Miércoles 19 de junio**

● **Paola Tapia. Ex ministra de transportes y telecomunicaciones de Chile.**

- Señala que los objetivos de la regulación del transporte de pasajeros son;
 1. La experiencia de viaje del usuario de transporte. Esto a través de la disponibilidad del servicio y la calidad de este.
 2. El transporte más eficiencia para la ciudad. Esto mediante la disminución de la congestión vehicular y la disminución de la contaminación.
 3. Otorgar movilidad a las mujeres a través de viajes de cuidado y seguros.
 4. Disminuir la siniestralidad vial.
- Respecto de la experiencia de viaje del usuario del transporte, la disponibilidad y calidad de servicio, el proyecto de ley no contempla las características esenciales generales y básicas de los vehículos en que se presta el servicio, y sólo se regulará a través de un reglamento.
- Respecto de la disminución de la congestión y la contaminación, el proyecto no contempla ninguna herramienta ni acción a través de la cual, el Ejecutivo pueda hacerse cargo de las externalidades negativas de congestión vehicular y contaminación que genera el transporte.
- El Proyecto de ley no contempla herramientas para resguardar el transporte seguro de los pasajeros.

● **Automóvil Club de Chile.**

- Las plataformas de movilidad cuentan con más de 95.000 personas manejando mediante alguna aplicación, se estima que sólo el 20% de esos socios tiene licencia profesional.
- El Curso profesional A2 dura aproximadamente 170 horas, la capacidad en Chile es de aproximadamente 145 escuelas acreditadas en curso profesional.
- Las estimaciones indican que capacitar al universo de conductores que trabajan a través de aplicaciones tomaría años.
- Esta situación produciría los siguientes factores de riesgo; conductores de aplicación manejando de forma ilegal o solo con licencia B, obtención de licencias profesionales en el mercado informal, baja en la calidad de formación de los profesionales, por presión de escuelas medianas/pequeñas de entregar licencias a una gran masa de conductores y abandono por no poder obtener la licencia profesional por disponibilidad de tiempo
- Por lo anterior, proponen un sistema alternativo basado en acreditar las competencias de los conductores de aplicaciones, en un sistema que ayudaría a mitigar los problemas enunciados anteriormente y se propone como una alternativa para los conductores.
- Proponen un proceso de certificación de competencias laborales. Sistema de acreditación de los conductores, una evaluación de antecedentes, una etapa teórico técnica y una etapa práctica.
- Todos los conductores acreditados deberán poseer una credencial que lo certifique para una identificación oportuna.

● **Central Unitario de Trabajadores (CUT)**

- Se debe tutelar, proteger y cautelar los derechos de la parte más débil de la relación laboral que en este caso es el trabajador.
- Respetar el derecho al trabajo lleva una serie de costos, no es de extrañar la constante intención de sectores empresariales, que buscan distintos medios para burlar las obligaciones que conlleva el derecho al trabajo.
- El empresariado muchas veces, escudado en una supuesta autonomía, le va atribuyendo algunas “virtudes” a algunos trabajos vinculados a la independencia, que buscan mayor flexibilidad laboral.

- Frente a esto, rechazan que esta flexibilidad laboral, sea sinónimo de desprotección de derechos laborales.
- Se condena que se pretenda expulsar a las nuevas formas de trabajo de los derechos laborales.
- En Estados Unidos se dictaminó que Uber no puede ser considerada sólo una empresa de tecnológica sin injerencia en la prestación de servicios de transporte de pasajeros.
- En la Unión Europea, se señaló que Uber efectúa un control indirecto a los conductores, por lo que se reconoce la existencia de una relación laboral y de derechos laborales.
- Existe una relación indirecta de subordinación de la forma clásica.
- Hay una evidente precariedad y desequilibrio de las partes entre las plataformas y los conductores.
- Solicitan establecer una tarifa sustentable o tarifa piso que permita desarrollar la actividad cubriendo los costos de los conductores.
- Rechazan que los conductores no sean tratados como trabajadores de las plataformas.
- Debe existir una limitación en el parque de vehículos que ingresen trabajar en las plataformas.
- El impuesto que deban pagar los conductores de estas plataformas, sea pago previsional mensual sobre la renta presunta, que es la manera de como tributan hoy los trabajadores de taxis tradicionales.

- **Hola Taxi (empresa de aplicación)**

- Limitación al cupo es imprescindible, si no se quiere ver el crecimiento inmanejable del parque automotriz y una competencia desigual.
- Si hay limitación del parque, debe haber limitación de tarifas, aunque sea en bandas, aunque sea sectorizada. El taxi y las empresas tecnológicas no tienen ninguna capacidad de resistir una embestida de dumping. Asegurar los mínimos de calidad en el servicio requiere certezas en los ingresos de sus participantes.
- Dejar las tarifas al arbitrio de estas transnacionales pone a los Conductores a soportar la guerra de precios en condiciones de precariedad absoluta. En el caso del transporte público, con sus restricciones naturales, las tarifas libres no se condicen más cuando no hay competencia efectiva.
- Esperan que los legisladores profundicen en el tema, que a nuestro parecer está generando una disparidad en el desarrollo del transporte público, que a la larga será pagado por todos los chilenos.
- Las leyes que dejan de ser válidas por el avance tecnológico se deben cambiar, no se deben violar. Y no deben ser cambiadas en beneficio de sus infractores.

- **El Director de la Agrupación de Conductores de Aplicaciones de Magallanes (AGECOP).**

- En el proyecto de ley no están incluidos a los conductores, pues sólo recoge las opiniones de los usuarios y además sólo beneficia solo a las EAT.
- Los conductores de aplicaciones se encuentran vulnerables, ya que no tienen un rol establecido.
- Solicitan agregar un artículo que obligue a las EAT a ser responsables económicamente con los conductores.
- Piden modificar el inciso c del artículo 5: la tarifa debe incluir el tiempo estimado en el traslado, ya que puede variar según el horario.
- Regular la incorporación de nuevos conductores y que tenga cupo por región, eso de acuerdo a una tabla técnica de oferta y demanda
- El proyecto de ley debe considerar la utilización del gas natural como combustible al igual que los colectivos y taxis.
- Incluir un artículo que obligue a las EAT a negociar con las Asociaciones Gremiales una tarifa para los conductores. A objeto de lograr un sistema tarifario que sea virtuoso.
- Ampliar las facultades administrativas de las Seremis Regionales para que por su intermedio regule, facilite y convoque A un acuerdo efectivo entre las partes.

MINUTA
Sala 2019

Proyecto de ley que Modifica el artículo 2° de la ley N° 20.898, que establece un procedimiento simplificado para la regularización de viviendas de autoconstrucción, fijando un plazo para salvar las observaciones que formule la Dirección de Obras respectiva.

Moción de los Honorables Senadores señores García, Allamand, Moreira y Ossandón y ex Senador señor Tuma.

Boletín N°:	10.844-14	Fecha de Ingreso:	04 de agosto de 2016
Iniciativa:	Moción	Cámara de origen:	Senado
Trámite actual:	Primer trámite constitucional (discusión en general).	Urgencia actual:	Sin urgencia

I. Antecedentes del Proyecto

La ley N°20.898, estableció un procedimiento simplificado de regularización de viviendas autoconstruidas. En cuanto al procedimiento, la norma concedió un plazo de noventa días contados desde la presentación de la solicitud de regularización para que las Direcciones de Obras Municipales (DOM) otorguen el certificado correspondiente.

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través de la División de Desarrollo Urbano, dictó la Circular N°046, estableciendo normas para la aplicación de la referida ley. Una de ellas consiste en que las Direcciones de Obras Municipales deberán rechazar las solicitudes que no cumplan con las condiciones exigidas y, en caso de reingresar la solicitud, se aplicarán los mismos plazos que establece la ley.

Esto abre la posibilidad de extender innecesariamente los procedimientos, puesto que reingresada una solicitud que haya sido rechazada por la DOM respectiva, comenzará a correr un nuevo plazo de noventa días para que la autoridad revise, nuevamente, todos los antecedentes y conceda la certificación correspondiente.

El objetivo del proyecto es otorgar un plazo adecuado para que los interesados puedan subsanar las observaciones que realicen las respectivas direcciones de obras municipales a las solicitudes de regularización de viviendas de autoconstrucción, en cumplimiento de lo dispuesto en la ley N° 20.898.

II. Contenido del Proyecto

“Artículo único. - Incorporase, a continuación del punto final del inciso segundo del artículo 2° de la ley N° 20.898, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “En caso que la solicitud fuere rechazada, los propietarios tendrán un plazo de treinta días hábiles para salvar las observaciones y dar cumplimiento a la normativa.”.

III. Observaciones o comentarios

El proyecto fue aprobado en general por la unanimidad de los Senadores presentes en la Comisión de Vivienda y Urbanismo (4x0).

La comisión acuerda que se tramitarán indicaciones para agregar algunos otros puntos a fin de mejorar la normativa y su aplicabilidad. Además de establecer un mecanismo para que los requirentes puedan salvar los reparos y evitar el inicio de un nuevo proceso desde el comienzo.

**MINUTA
Sala 2019**

Proyecto de ley sobre el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia

Boletín N°:	11.077-07	Fecha de Ingreso:	05 de Enero de 2017
Iniciativa:	Mensaje	Cámara de origen:	C. Diputados
Trámite actual:	Segundo trámite constitucional (discusión en general)	Urgencia actual:	Suma

I. Antecedentes del Proyecto

La violencia contra las mujeres no es un fenómeno nuevo en Chile, por el contrario, es el reflejo de una cultura discriminatoria que valida relaciones históricamente asimétricas entre hombres y mujeres, marcadas por el abuso.

Un cambio a esta mirada es, precisamente, la que este proyecto busca, haciéndose cargo de la creciente sensibilidad que la ciudadanía ha manifestado en torno a la violencia contra las mujeres. Nuestra legislación necesita tener una mirada más amplia de la violencia contra las mujeres y dejar en evidencia que éste no es un problema entre particulares, sino más bien, el reflejo de una estructura social y cultural discriminatoria.

Este proyecto de ley responde al compromiso del Estado de Chile con los tratados internacionales sobre derechos humanos, en particular la Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer, conocida como “Convención Belém do Pará”.

El objetivo de este proyecto de ley es prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres mediante el establecimiento de mecanismos de protección, acceso a la justicia y atención a las víctimas de violencia, tanto en el ámbito público como privado.

II. Resumen Contenido del Proyecto

El proyecto consta de consta de 31 artículos permanentes y una disposición transitoria.

Título I: Objeto de la ley y definiciones generales.

- Objeto de la ley.
- Definición de violencia contra las mujeres.
- Formas de violencia (Violencia física, violencia psicológica, violencia sexual, violencia física, violencia psicológica, violencia sexual, violencia económica, violencia simbólica, violencia institucional, violencia política, violencia laboral y violencia indirecta).
- Ámbitos en que se ejerce la violencia contra las mujeres (violencia en el ámbito privado, violencia en el ámbito público).
- Deberes de los órganos del Estado.
- Deberes particulares del Estado.
- Deberes del personal de todos los órganos del Estado.

Título II: De la prevención de la violencia contra las mujeres

- Deberes de prevención.
- Medidas de prevención
- Medidas en el ámbito de la educación.
- Medidas de prevención orientadas a los medios de comunicación.

Título III: De la protección y atención de las mujeres frente a la violencia.

- Las medidas que se adopten para la protección de las mujeres frente a la violencia deberán estar orientadas a la garantía de su derecho a la vida, a la integridad física y síquica, a la libertad personal y a la seguridad individual.
- Deberes en el ámbito de salud.
- Deberes en el ámbito de la educación.
- Medidas de protección, para efectos de la protección de las mujeres frente a la violencia.
- Deberes de protección en el ámbito de la seguridad.
- Primeras diligencias ante hechos de violencia contra las mujeres.
- Medidas de protección y atención para mujeres víctimas de violencia sexual.

Título IV: Acceso a la justicia.

- Ámbito de aplicación.
- Principios de proactividad en la investigación penal y de prevención de la victimización secundaria.
- Derechos y garantías judiciales.
- Acceso a la información.
- Aplicación de atenuante de responsabilidad.
- Deberes de protección del Ministerio Público.
- Medidas cautelares y de protección judicial.
- Reglas especiales para los casos de violencia sexual.
- De la prestación de asesoría judicial en casos de violencia contra las mujeres
- Se introducen modificaciones a la ley N°20.066, que establece ley de violencia intrafamiliar.
- Se introducen modificaciones en la ley N°19.968, que crea los tribunales de familia.
- Se introducen modificaciones en el Código Penal.
- Se introducen modificaciones en el artículo 5 del decreto ley N°3.500.

Artículo transitorio. - El mayor gasto fiscal que represente la aplicación de esta ley durante el primer año presupuestario de su entrada en vigencia se financiará con cargo al presupuesto de las Partidas del Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género, del Ministerio de Salud y del Ministerio Público, según corresponda y, en lo que faltare, con recursos provenientes de la Partida Tesoro Público. En los años siguientes se financiará con cargo a los recursos que disponga la respectiva Ley de Presupuestos del Sector Público.

III. Observaciones o comentarios

- El proyecto fue aprobado en general por unanimidad de las Senadoras presentes en las Comisión especial encargada de conocer iniciativas y tramitar proyectos de ley relacionados con la mujer y la igualdad de género (4x0).
- La Cámara de Diputados aprobó por unanimidad la votación en general por 124 votos a favor.
- Normas de quórum especial: El artículo 31 del texto aprobado por la Cámara de Diputados tiene el rango de ley de quórum calificado, al regular el ejercicio del derecho fundamental a la seguridad social, conforme al inciso segundo del numeral 18 del artículo 19 de la Constitución Política de la República.

Se sugiere apoyar.

**MINUTA
Sala 2019**

Proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales con el objeto de agilizar la aplicación de sanciones a los alcaldes en caso de responsabilidad administrativa.

Moción de los Honorables Senadores señor Montes, señora Ebensperger y señores Galilea, Huenchumilla y Quinteros.

Boletín N°:	11.900-06	Fecha de Ingreso:	10 de Julio de 2018
Iniciativa:	Moción	Cámara de origen:	Senado
Trámite actual:	Primer trámite constitucional.	Urgencia actual:	Sin urgencia

I. Antecedentes del Proyecto

La responsabilidad administrativa es aquella en que incurren los servidores públicos cuando sus conductas contravienen sus obligaciones o infringen prohibiciones propias de sus empleos o funciones.

La normativa vigente dispone que tanto los propios servicios como la Contraloría General de la República, en casos graves, deben incoar las investigaciones y establecer la responsabilidad administrativa de los funcionarios públicos.

El proyecto de ley pretende;

- Fortalecer la labor de la Contraloría General de la República permitiéndole aplicar directamente las sanciones de censura, multa o suspensión que estimare acordes, en caso de infracciones graves cometidas por los alcaldes.
- Establecer un plazo para el pronunciamiento del Concejo, con el objeto de remitir los antecedentes al Tribunal Electoral Regional, en caso que la Contraloría considerase que se encuentra acreditada la responsabilidad administrativa del alcalde.
- Explicitar en forma más detallada los deberes del alcalde tanto en materia de equilibrio financiero de los municipios, como en el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales con los funcionarios y proveedores de servicios.

II. Resumen del Contenido del Proyecto

El proyecto consta de dos artículos permanentes.

El primero introduce las siguientes enmiendas al Decreto con Fuerza de Ley N° 1, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades:

- **Modifica el artículo 51, reemplazando el inciso tercero por el siguiente;** Si como consecuencia de dicho procedimiento disciplinario, se acredita la responsabilidad administrativa del alcalde, se aplicará directamente alguna de las medidas disciplinarias dispuestas en las letras a), b) y c) del artículo 120 de la ley N° 18.883, que aprueba el Estatuto Administrativo para Funcionarios Municipales.
- **Agrega los siguientes incisos cuarto y quinto, nuevos;** No obstante lo anterior, si de la investigación resultare que la responsabilidad administrativa del alcalde ha sido consecuencia de contravenir gravemente la probidad administrativa o existan hechos que hagan presumir la existencia de notable abandono de sus deberes, la Contraloría General de la República remitirá copia del expediente sumarial y la propuesta de remoción al concejo municipal, el que deberá pronunciarse dentro del plazo fatal de 30 días, para efectos de lo dispuesto en el inciso cuarto del artículo 60.

Si transcurrido el plazo señalado el concejo municipal no se pronuncia sobre la propuesta de sanción efectuada por la Contraloría General de la República, el secretario municipal deberá certificar esa circunstancia y remitir dichos antecedentes al Tribunal Electoral Regional respectivo, para su pronunciamiento. Para el conocimiento, vista y fallo de estas cuestiones se aplicará lo dispuesto en los artículos 21 y siguientes de la ley N° 18.593.

- **Agrega el siguiente artículo 51 bis nuevo;** Las medidas disciplinarias que imponga la Contraloría General de la República serán reclamables ante la Corte de Apelaciones respectiva, dentro de quinto día de notificada la resolución. La Corte de Apelaciones pedirá informe a la Contraloría General de la República, el que deberá ser evacuado dentro de los diez días hábiles siguientes al requerimiento. Para el conocimiento, vista y fallo de estas cuestiones, se aplicarán las normas sobre las apelaciones de los incidentes en materia civil, con preferencia para su vista y fallo. Respecto de la resolución que falle este asunto, no procederán recursos ulteriores. La interposición de la reclamación suspenderá la aplicación de la sanción impuesta por la resolución recurrida.
- **Elimina los incisos noveno y décimo del artículo 60.**
- **Agrega el siguiente artículo 60 bis nuevo;** Se considerará que el alcalde o concejal incurre en notable abandono de deberes:
 - a) Cuando transgrediere, inexcusablemente y de manera manifiesta o reiterada, las obligaciones que le imponen la Constitución y las demás normas que regulan el funcionamiento municipal.
 - b) Cuando una acción u omisión, que le sea imputable, cause grave detrimento al patrimonio de la municipalidad y afecte gravemente la actividad municipal destinada a dar satisfacción a las necesidades básicas de la comunidad local.
 - c) En los demás casos contemplados en esta ley o en otros cuerpos legales.

Se considerará, asimismo, que el alcalde, incurre en notable abandono de deberes:

- a) Cuando en la elaboración y modificación del presupuesto se considere una proyección de ingresos y gastos para la municipalidad, con negligencia inexcusable, que genere un grave desequilibrio financiero.
- b) Cuando en forma reiterada, no pague íntegra y oportunamente las cotizaciones previsionales correspondientes a sus funcionarios o a trabajadores de los servicios traspasados en virtud de lo dispuesto en el decreto con fuerza de ley N° 1-3.063, de 1979, del Ministerio del Interior, y de aquellos servicios incorporados a la gestión municipal.

Se entenderá especialmente esta circunstancia cuando exista mora en el pago de gastos corrientes, de proveedores, de servicios básicos o de prestadores de servicios, sobreestimación de ingresos por percibir, retardo inexcusable en la formulación del presupuesto inicial, en la determinación del saldo inicial de caja real o neto y de la deuda flotante, y en la tramitación de las modificaciones presupuestarias.

Con todo, cuando un alcalde tuviere que hacerse cargo de un desequilibrio financiero o pagare deudas previsionales, en ambos casos originado en un período alcaldicio anterior en el que no haya ejercido funciones como titular de ese cargo, él, los concejales y/o los demás funcionarios que intervinieren en la regularización de las situaciones descritas estarán exentos de responsabilidad civil por las multas e intereses que dichas deudas hubieren ocasionado.

- **Agrega la siguiente letra q) en el artículo 63;** Velar por el cabal y oportuno pago de las cotizaciones previsionales de los funcionarios y trabajadores a que hace referencia la letra d) del artículo 29°. Para ello deberá rendir cuenta trimestral al concejo municipal del estado en que se encuentra el cumplimiento de dicha obligación.

El Artículo 2, reemplaza el inciso final del artículo 118 de la ley N° 18.883, que aprueba el Estatuto Administrativo para Funcionarios Municipales, por el siguiente:

- Tratándose del alcalde su responsabilidad administrativa se hará efectiva en conformidad a los artículos 51, 51 bis, 60 y 60 bis de la ley N° 18.695.

III. Observaciones o comentarios

El proyecto de ley tiene normas de quorum especial; en su artículo 1° permanente en sus numerales 1), 2), 4) y 5) tiene el carácter de norma de rango orgánico constitucional, en virtud de lo dispuesto en los artículos 77, 98, 118 y 125 de la Constitución Política de la República, en relación con el artículo 66, inciso segundo, de la misma Carta Fundamental.

Sometido a votación en general, el proyecto de ley fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes (4x0) de la Comisión de Gobierno, descentralización y regionalización.

La Corte Suprema fue consultada y señala que el proyecto es consistente con otras iniciativas legales. No obstante, la iniciativa difiere con el tribunal respecto del procedimiento aplicable para conocer la reclamación, el que se asocia más con normas reguladoras de incidentes en materia civil, que al procedimiento de reclamación de ilegalidad municipal. La existencia de dos procedimientos distintos, no aparece aconsejable, por lo que sugieren la unificación y que su conocimiento corresponda a los tribunales electorales.

MINUTA
Sala 2019

Proyecto de ley que Modifica la ley N°19.712, Ley del Deporte, y la ley N°20.019, que Regula las Sociedades Anónimas Deportivas Profesionales, para establecer el deber de contar con un protocolo contra acoso sexual en la actividad deportiva nacional

Moción del diputado señor Sebastián Keitel, de la diputada señora Erika Olivera y de los Diputados señores Harry Jürgensen, Pablo Kast y Cristóbal Urruticoechea.

Boletín N°:	11926-29	Fecha de Ingreso:	18 de Julio 2018
Iniciativa:	Moción	Cámara de origen:	C. Diputados
Trámite actual:	Segundo trámite constitucional (discusión en general).	Urgencia actual:	Simple

I. Antecedentes del Proyecto

El acoso sexual en el deporte tiene características únicas debido a la relación de poder que se establece con los entrenadores y a la necesaria atención que se presta al cuerpo de las personas que practican deporte.

El proyecto de ley pretende incorporar en el concepto de deporte, contenido en la Ley del Deporte, que su práctica promueva el trato digno, con especial énfasis en la prevención y sanción de las conductas de acoso y abuso sexual, y de discriminación y maltrato.

Establecer la obligación para el Ministerio del Deporte de elaborar un protocolo general para la prevención y sanción de las conductas de acoso y abuso sexual, discriminación y maltrato en la actividad deportiva nacional, normativa que deberá ser adoptada por todas las organizaciones deportivas.

II. Contenido del Proyecto

El proyecto de ley consta de tres artículos permanentes y dos transitorios.

El primer artículo, modifica la ley N° 19.712, del Deporte, agregando la promoción de un trato digno entre las personas, con especial énfasis en la prevención y sanción de las conductas de acoso sexual, abuso sexual, discriminación y maltrato. Además, incorpora el protocolo que deberá ser elaborado por el Ministerio del Deporte, y una serie de definiciones para efectos de ley (conducta discriminatoria, maltrato, acoso sexual y abuso sexual).

Agrega que las organizaciones deportivas, en el momento de optar a cualquiera de los beneficios que aporta el Estado, deberán acreditar haber adoptado el protocolo elaborado por el Ministerio del Deporte, además que el Comité Olímpico de Chile y el Comité Paralímpico de Chile tienen el deber de promover el cumplimiento del protocolo elaborado por el Ministerio del Deporte.

El segundo artículo modifica la ley N° 20.019 que Regula las Sociedades Anónimas Deportivas Profesionales, agregando que las organizaciones deportivas profesionales, en el ejercicio de sus funciones, deben promover el respeto irrestricto a las personas y deben adoptar el protocolo necesario para prevenir y sancionar las conductas de acoso sexual, abuso sexual, discriminación y maltrato, aprobado por el Ministerio del Deporte.

El tercer artículo, modifica ley N° 20.686, que crea el Ministerio del Deporte y agrega que el Ministerio deberá elaborar y aprobar, mediante decreto supremo, un protocolo general para la prevención y sanción de las conductas de acoso sexual, abuso sexual, discriminación y maltrato en el deporte, el que deberá ser adoptado por las organizaciones deportivas.

III. Observaciones o comentarios

El proyecto de ley tiene apoyo del ejecutivo.

Se debe resolver el tema sancionatorio, puesto que no todas las organizaciones deportivas dependen del Estado y de la entrega de recursos por parte del Estado, por lo que no se ven perjudicados si no aplican el protocolo.

Puesta en votación la idea de legislar, fue aprobada por la unanimidad de las Senadoras presentes en la Comisión Especial encargada de conocer iniciativas y tramitar proyectos de ley relacionados con la mujer y la equidad de género (4x0).

Se sugiere aprobar.

**MINUTA
SALA 2019**

Proyecto de ley que Modifica la Ley General de Telecomunicaciones en lo relativo a la funcionalidad del servicio de radiodifusión a objeto de favorecer la comunicación en situaciones de emergencia y catástrofe.

Moción de los Honorables Senadores señoras Órdenes y Provoste, y señores Chahuán, Insulza y Soria.

Boletín N°:	12.277-15	Fecha de Ingreso:	28 de Noviembre de 2018
Iniciativa:	Moción	Cámara de origen:	Senado
Trámite actual:	Primer trámite Constitucional	Urgencia actual:	Sin urgencia

I. Antecedentes del Proyecto

La radio es un medio de difusión masivo que tiene un alto nivel de confiabilidad ciudadana, y que constituye el medio comunicación de mayor alcance a nivel territorial. Como institución y como servicio de comunicación, la radio mantiene el mayor nivel de credibilidad y confianza para la ciudadanía.

Lo anterior, resulta de gran importancia a la hora de transmitir información en situaciones de emergencia o catástrofes, debido a que en nuestro país existe infraestructura de transmisión y de emisión del sistema radiofónico que no sufre mayor afectación ante el acaecimiento de siniestros, conservando su operatividad. Considerando lo anterior, se hace necesario que la autoridad establezca la obligación para los fabricantes -así como para las empresas de telefonía móvil- de comercializar equipos que cuenten con receptores de Radio FM habilitados.

El presente proyecto de ley pretende establecer la obligación de los concesionarios de servicio público de telecomunicaciones de mantener disponible las funciones de radiodifusión sonora en frecuencia modulada en los equipos móviles que sean comercializados y que presenten tal tecnología.

II. Contenido del Proyecto

Artículo Único: Modifíquese la Ley N° 18.168, General de Telecomunicaciones en lo siguiente:

Modifíquese el Artículo 3°, incorporándose a continuación del inciso final, los siguientes párrafos:

"Los concesionarios de servicio público de telecomunicaciones deberán mantener disponible la funcionalidad del servicio de radiodifusión sonora de frecuencia modulada, de los equipos terminales móviles empleados en la prestación de su servicio, que la posean y sean comercializados, en sus locales y/o agencias autorizadas.

La Subsecretaría de Telecomunicaciones, mediante resolución exenta, determinará las condiciones de reportabilidad, registro y demás condiciones necesarias para dar cumplimiento a la obligación referida".

III. Observaciones o comentarios

El proyecto, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Se sugiere apoyar.

**MINUTA
Sala 2019**

**Proyecto de ley que modifica el Párrafo 5° de las Disposiciones Transitorias de la ley N° 21.091,
Sobre Educación Superior, y otras normas legales.**

Boletín N°:	12.385-04	Fecha de Ingreso:	16 de Enero de 2019
Iniciativa:	Mensaje	Cámara de origen:	C. Diputados
Trámite actual:	Segundo trámite constitucional.	Urgencia actual:	Simple

I. Antecedentes del Proyecto

El proyecto consta de un artículo único que introduce modificaciones a determinadas disposiciones permanentes y transitorias de la ley N° 21.091 vinculadas a los procesos de acreditación.

Su objetivo es introducir modificaciones a la Ley sobre Educación Superior en materia de acreditación, ampliando el plazo para el proceso de diseño y definición de criterios y estándares para el proceso de acreditación de las instituciones de educación superior, una vez que hayan asumido los nuevos comisionados; permitir la apelación ante el Consejo Nacional de Educación de la decisión de acreditación adoptada por la Comisión Nacional de Acreditación, tanto de carreras y programas de pregrado de acreditación obligatoria como respecto de aquellos de acreditación voluntaria, y regular la transitoriedad de los procesos de acreditación voluntaria de las carreras y programas de pregrado, así como de programas de postgrado y especialidades médicas y odontológicas, que ya se encontraban en proceso ante las agencias acreditadoras.

II. Contenido del Proyecto

Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 21.091, sobre Educación Superior:

1. Modifícase el artículo 81, numeral 34), de las disposiciones permanentes del Título IV, “Del Sistema Nacional de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior”, para incorporar el siguiente inciso segundo nuevo al artículo 27 quáter de la ley N° 20.129:

“La decisión de acreditación adoptada por la Comisión Nacional de Acreditación será apelable ante el Consejo Nacional de Educación dentro del plazo de quince días hábiles, a contar de la fecha de la notificación de la decisión recurrida. El Consejo tendrá un plazo de treinta días hábiles para resolver. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la interposición del recurso de reposición ante la misma Comisión.”.

2. Modifícase el artículo 81, numeral 38), para incorporar el siguiente inciso séptimo nuevo al artículo 30 de la ley N° 20.129, pasando el actual inciso séptimo a ser inciso final:

“La decisión de acreditación adoptada por la Comisión Nacional de Acreditación será apelable ante el Consejo Nacional de Educación dentro del plazo de quince días hábiles, a contar de la fecha de la notificación de la decisión recurrida. El Consejo tendrá un plazo de treinta días hábiles para resolver. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la interposición del recurso de reposición ante la misma Comisión.”.

3. Agrégase en el inciso primero del artículo vigésimo primero transitorio, entre la expresión “del 1 de enero del 2020” y el punto que le sigue, la frase “, sin perjuicio de lo señalado en el inciso cuarto del artículo vigésimo segundo transitorio”.

4. En el artículo vigésimo segundo transitorio:

a) Agrégase en el inciso primero, a continuación de la expresión “Comité Coordinador”, la frase “, para su opinión,”.

b) Reemplázase en el inciso tercero la expresión “1 de enero del año 2020” por “30 de septiembre del año 2020”.

c) Incorpórase el siguiente inciso cuarto:

“Los nuevos criterios y estándares de calidad sólo serán aplicables a aquellos procesos de acreditación iniciados una vez transcurridos veinticuatro meses desde la fecha de su publicación. A los procesos iniciados con anterioridad se aplicarán las pautas y dimensiones de evaluación vigentes a la fecha de entrada en vigor de esta ley.”.

5. Reemplázase el inciso primero del artículo vigésimo cuarto transitorio por el siguiente:

“La obligación de acreditar las carreras y programas de estudio conducentes al título profesional de médico cirujano y cirujano dentista y los programas de doctorado, de conformidad con los numerales 31) y 41) del artículo 81 de esta ley, respectivamente, entrará en vigencia a partir del 1 de enero del año 2020.”.

6. Incorpórase en el inciso segundo del artículo vigésimo quinto transitorio, a continuación de la palabra “dentista”, la frase “así como también programas de doctorado,”.

7. Incorpórase en el inciso primero del artículo vigésimo séptimo transitorio, a continuación de la palabra “dentista”, la frase “así como también programas de doctorado,”.

8. Incorpóranse los siguientes artículos trigésimo bis y trigésimo ter transitorios:

“Artículo trigésimo bis.- Las carreras y programas de pregrado y los programas de postgrado correspondientes a magíster, especialidades médicas y odontológicas y otros niveles equivalentes que obedezcan a otra denominación, respecto de las cuales, a la fecha de entrada en vigencia de esta ley, las instituciones de Educación Superior ya hubiesen celebrado con las agencias acreditadoras los correspondientes contratos para efecto de los procesos de acreditación, y éstos hubiesen sido informados oportunamente por las respectivas agencias a la Comisión Nacional de Acreditación en virtud del mecanismo de supervisión correspondiente, continuarán con dicho proceso ante las agencias acreditadoras, hasta su término, el cual no podrá exceder del 31 de julio de 2019. Las decisiones de acreditación adoptadas en estos procesos mantendrán su vigencia por el plazo que sean otorgadas.

Para los efectos señalados en el inciso anterior, hasta que concluyan estos procesos, la Comisión Nacional de Acreditación mantendrá sus facultades de supervisión sobre las agencias acreditadoras y éstas deberán cumplir sus obligaciones de conformidad a las normas vigentes al momento de su contratación.

Artículo trigésimo ter.- Las instituciones de educación superior podrán apelar de las decisiones adoptadas por la Comisión Nacional de Acreditación o por una agencia acreditadora, según sea el caso, en los procesos de acreditación institucional y de carreras y programas de estudio de pregrado y postgrado, que se encontraban en curso a la fecha de entrada en vigencia de esta ley.

Las decisiones de acreditación adoptadas por las agencias acreditadoras serán apelables ante la Comisión Nacional de Acreditación dentro del plazo de treinta días contado desde la fecha de comunicación de la decisión de acreditación recurrida. La Comisión se pronunciará, por resolución fundada, dentro del plazo de treinta días contado desde la fecha de presentación del recurso.

Las decisiones de acreditación adoptadas por la Comisión Nacional de Acreditación serán apelables ante el Consejo Nacional de Educación dentro del plazo de quince días hábiles, a contar de la fecha de notificación de la decisión recurrida. El Consejo tendrá el plazo de treinta días hábiles para resolver. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la interposición del recurso de reposición ante la misma Comisión.”.

III. Observaciones o comentarios

Puesto en votación en general, el proyecto de ley fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión de Educación y Cultura (4x0).

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Resumen sesión especial: lunes 10 de junio 2019

Javiera Cabezas Machuca

RESUMEN SESIÓN ANTERIOR

Proyecto de acuerdo que aprueba el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico entre Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, los Estados Unidos Mexicanos, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, la República de Chile, la República del Perú, la República de Singapur y la República Socialista de Vietnam, y las cartas intercambiadas en el contexto del mismo, todos suscritos en Santiago, Chile, el 8 de marzo de 2018. Boletín N° 12195-10.

La Comisión escuchó al Ministerio de Economía, SOFOFA, y a la CUT.

Ministerio de Economía

Para Chile es muy importante la integración comercial al mundo. La gracia de tener comercio internacional es que nos permite abrir la frontera. Pero hoy en día existe una nueva tendencia que es hacia el proteccionismo, principalmente de Norteamérica. Por esta razón es importante abrir el comercio a nuevos países que traigan beneficios directos por exportar.

Lo beneficio del tratado es que dinamiza el libre comercio con 10 países. Lo interesante es que al menos 7 de esos países son muy distintos de nosotros, por lo que no competimos con ellos directamente con nuestros productos, son complementarios.

Este acuerdo trae diversos beneficios para las personas al interior del país. Permite el mejor acceso a las PYMES, mejor acceso a las mujer, cuidar y mejorar las medidas de protección del medios ambiente. Al ser parte de este acuerdo con países tan desarrollados, nos permite crecer en términos de calidad de vida.

Este tratado tiene un sistema de acumulación de origen, para efectos prácticos, es sumamente importante, pues a pesar de obtener los insumos de otros países, se podrá colocar que el producto es de origen chileno, lo que le agrega un valor a los productos elaborados en el país.

Existe un capítulo especial para Pymes, lo que las ayuda a vender sus productos en el exterior, y al intercambio de información entre los países.

Existe un beneficio importante que está relacionado con la generación del empleo y el mejoramiento de los salarios. Otro punto relevante es que se crea una política de competitividad frente al resto del mundo.

SOFOFA

Se debe considerar el contexto internacional, que se centra en el proteccionismo arancelario lo que produce un debilitamiento de un sistema de normas y principios que rigen el comercio mundial, afectando seriamente su desarrollo.

Disciplinas del acuerdo:

• Comercio de Bienes

Principales beneficios del CPTPP para las exportaciones de bienes:

1. Mejora el acceso de 3.126 productos a los países del bloque, especialmente a Japón, Malasia, Vietnam y Canadá.
2. Elimina los subsidios a la exportación de bienes agrícolas.
3. Prohíbe la aplicación de impuestos a las exportaciones.
4. Prohíbe la aplicación de salvaguardias especiales agrícolas a bienes originarios.

- Pymes

1. Facilitar la internacionalización de las PYMES.
2. Crea un sitio web que contiene información relativa al CPTPP desarrollada específicamente para las PYMES.
3. El Acuerdo considera la creación de un Comité de PYMES.

- Coherencia Regulatoria

Este Capítulo busca que los países asuman compromisos que contribuyan a mejorar su proceso regulatorio, basándose en evidencias y evaluaciones de impacto ex-ante y ex-post. El texto incluye los siguientes elementos:

1. Creación de una institucionalidad que centraliza el proceso regulatorio.
2. Evaluación del impacto regulatorio de las nuevas regulaciones.
3. Transparencia frente a la sociedad civil.

- Reglas de origen

Las Reglas de Origen (RO) son los criterios que permiten determinar si un producto puede ser considerado originario de un Estado Parte y por lo tanto beneficiarse de las rebajas arancelarias acordadas.

1. Las RO del CPTPP se ajustan a la estructura productiva nacional.
2. El CPTPP considera la posibilidad de “Acumulación de Origen”.
3. La Acumulación de Origen genera nuevas oportunidades de negocios.
4. Contribuyen a facilitar el comercio ya que consolida las Reglas de Origen.

- Inversiones

Este Capítulo busca proteger al inversionista, así como el derecho soberano de los Estados a regular. Se resguardan espacios regulatorios fundamentales como:

1. Las facultades del Banco Central de Chile.
2. La facultad de adoptar medidas relativas al medioambiente, salud, entre otros.

Contempla un mecanismo de solución de controversias entre el inversionista extranjero y el Estado receptor de la inversión ante un tribunal internacional.

Beneficios del TPP-11 para Chile: Mejora el acceso de 3.126 productos chilenos con oferta exportable. Mantiene la competitividad de nuestras exportaciones en las economías del CPTPP. Permite la Acumulación de Origen. Consolida las Normas y Reglas de Origen. Amplía las posibilidades para los proveedores de servicios. Facilita el acceso de las PYMES al mercado. Incrementa el atractivo de Chile para atraer inversión extranjera. Establece una institucionalidad para la administración del comercio que favorece al país.

Conclusiones: El CPTPP amplía las oportunidades de comercio e inversión. El CPTPP es beneficioso y resguarda adecuadamente nuestros intereses. El Acuerdo no implica asumir obligaciones que limitan el accionar del Estado. Chile necesita, por su tamaño y peso relativo, contar con normas y reglas basadas en principios y que respondan de forma efectiva a los actuales desafíos del comercio. En medio de una guerra comercial y de crisis del Sistema Multilateral de Comercio, el CPTPP es una señal de optimismo y confianza para el mundo. El Acuerdo tendrá un rol fundamental en la construcción de una zona más amplia de libre comercio en el Pacífico. El crecimiento y futuro de la economía chilena se juega en el comercio exterior.

Central Unitaria de Trabajadores CUT

El modelo agroexportador no es un modelo justo, equitativo, ni exitoso, por lo que se necesitan hacer las cosas de manera distinta, y este tratado no propone nada nuevo, por lo que no es significativo. Los impactos distributivos de corto y largo plazo en materia del TPP-11 sólo alcanzará una cifra marginal del 0.043%, por tanto, no existe ningún beneficio económico.

Es importante despejar un mito; se ha dicho que se van a crear cientos de miles de nuevos empleos, pero la economía hoy en día, restringe el empleo y el aumento salarial.

Después de 26 tratados de libre comercio no se ha mejorado la cifra del empleo, por lo que este acuerdo tampoco lo hará.

Este tratado restringe y limita severamente los derechos laborales mínimos. También abre la puerta a que el país sea presionado por otros Estado o empresas extranjeras para eliminar ciertos derechos laborales que son relevantes. Por lo que aquí se evidencia una futura pérdida de soberanía.

Chile no tendrá soberanía para decidir sobre su inversión estratégica para expandir sus empresas estatales. Frente a este punto, se ha dicho que en la negociación Chile tomo resguardos al respecto, pero estaos resultan insuficientes.

Respecto a la agroexportación y trabajo: Desde 1985, año en que despega el “milagro agroexportador”, hasta hoy, el trabajo en las actividades agropecuarias y forestales se han estancado. El número de trabajadores con contrato por menos de 3 meses se ha cuadruplicado.

- Mano de obra en predios e industria frutícola: 6,3% de mujeres (1 de cada 16 trabajadoras) con contrato de más de 3 meses 21,8% de hombres con contrato de más de 3 meses 14,9% (1 de cada 7 trabajadores en total) tiene contrato por más de 3 meses.
- Mano de obra asalariada silvoagropecuario: Un tercio no tiene contrato, ni previsión, ni salud.
- Las y los trabajadores agrícolas ganan poco más del 60% que el resto de las y los trabajadores del país.

Para finalizar, de acuerdo a un estudio solicitado por la DIRECON, el TPP-11 no crearía más de 3.500 nuevos empleos en toda la economía.

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Resumen sesión: martes 11 de junio 2019

Javiera Cabezas Machuca

RESUMEN SESIÓN ANTERIOR

Proyecto de acuerdo que aprueba el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico entre Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, los Estados Unidos Mexicanos, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, la República de Chile, la República del Perú, la República de Singapur y la República Socialista de Vietnam, y las cartas intercambiadas en el contexto del mismo, todos suscritos en Santiago, Chile, el 8 de marzo de 2018. Boletín N° 12195-10.

La Comisión escuchó al Ministro de Agricultura; al Ministerio de Desarrollo Social, y al Instituto de Investigaciones Agropecuarias.

Ministerio de Agricultura

La agricultura es el 9,2% del total de empleos, representan el 23,5% del total de las exportaciones y el 3% del PIB silvoagropecuario.

Importancia del Acuerdo: Abre las puertas a un importante mercado y entrega, una alternativa real para reducir La dependencia con grandes socios comerciales como China y EEUU.

Mitos y verdades: No está en juego el patrimonio genético ancestral de Chile (el tema de la semilla no es tema para este tratado).

Temas en los que CPTPP ha generado polémica y que no son verdad:

- Limita acceso a internet
- Afecta los derechos laborales
- Privatización de semillas
- Amenaza los derechos humanos
- Restricción de la soberanía
- Aumento en precio de medicamentos

Respecto a las semillas; En primer lugar, las semillas, entendiendo por tales a las especies, no son privatizables. Aquello sobre lo cual puede existir un “derecho de autor”, son las nuevas variedades vegetales.

Para que una variedad de semilla sea registrable por un obtentor, debe cumplir con 4 requisitos de manera conjunta. La variedad de semilla debe ser nueva, distinta, homogénea y estable.

UPOV 91 no privatiza las variedades vegetales existentes, sino que otorga derechos sobre variedades que son nuevas y distintas a todas las variedades conocidas.

Es la mejor defensa de Chile para reclamar y defender a los creadores nacionales de una variedad producida localmente frente a intentos de apropiación.

Ministerio de Desarrollo Social

Principios del Convenio 169 OIT

El Convenio N° 169 constituye, un avance sustancial en el reconocimiento y protección de los derechos de los pueblos indígenas, tales como el reconocimiento de su carácter de pueblos, de sus formas de vida y de su desarrollo.

Principios:

- Reconocimiento a los indígenas de su carácter de pueblos.
- El derecho a mantener y a fortalecer sus identidades, lenguas y religiones.
- Reconocimiento, promoción y protección de los derechos económicos, sociales y culturales de los pueblos indígenas.
- Consulta y Participación de los Pueblo Indígenas.

El artículo 6 del Convenio 169 de la OIT, establece que:

Los gobiernos deberán consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados.

A través de sus instituciones representativas. Cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente.

Las consultas deberán efectuarse de buena fe y de una manera apropiada a las circunstancias, con la finalidad de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento.

¿Cómo se regula la consulta? A través del Decreto Supremo N°66 (2014) Reglamenta el deber general de Consulta Indígena del Estado.

¿Cuándo es necesario hacer la consulta? Será necesario realizar consulta respecto de aquellas medidas que producen un “impacto significativo y específico sobre los pueblos indígenas en su calidad de tales, afectando el ejercicio de sus tradiciones y costumbres ancestrales, prácticas religiosas, culturales o espirituales, o la relación con sus tierras indígenas.

Procedencia de Consulta Indígena respecto a TPP:

- a) En el Capítulo sobre Inversiones, Comercio Transfronterizo de Servicios y Empresas del Estado y Monopolios designados, Chile se reservó el pleno derecho de adoptar en el futuro normas contrarias o incompatibles con las obligaciones contenidas en dichos capítulos cuando aquellas estén destinadas a establecer derechos o preferencias a los pueblos indígenas.
- b) En capítulo sobre Medio Ambiente y Propiedad Intelectual, se indica que Chile podrá adoptar o generar, luego de la entrada en vigor del Acuerdo Transpacífico (TPP), diversos cuerpos normativos para implementar o adecuar la normativa interna a las disposiciones del reconocimiento y cooperación

De acuerdo a los antecedentes presentados, el Acuerdo Transpacífico (TPP) no requiere consulta previa a los pueblos indígenas, sin embargo, se hace presente que en el momento en el que se implemente Acuerdo Transpacífico (TPP) en la normativa nacional, se deberán solicitar los correspondientes informes de procedencia de consulta indígena a esta Subsecretaría respecto de las modificaciones en la normativa interna que podrían significar una afectación directa a los pueblos indígenas.

Instituto de Investigaciones Agropecuarias.

Suscribir el CPTPP nos permitirá acceder de manera preferencial a mercados que representan el 18% de la economía mundial. No hacerlo nos restara ventaja competitiva. Promoviendo la asociatividad, se abren también oportunidades para la pequeña y mediana agricultura de nuestro país, para acceder a dichos mercados.

Chile necesita contar con una ley de obtentores que resguarde de manera efectiva la propiedad intelectual. La fruticultura y los cultivos son muy dinámicos en el recambio de variedades, como resultado de la demanda de los mercados. No tener un resguardo efectivo de la PI desincentiva a los obtentores a comercializar sus variedades donde no son debidamente protegidas.

UPOV es un Organismo intergubernamental para la protección de las obtenciones vegetales (variedades). La protección de las variedades vegetales en Chile existe bajo UPOV 78. UPOV 91 perfecciona la protección de los derechos de obtentor.

UPOV 91, fue aprobado por el Congreso en 2011, requiere de una nueva ley para su implementación.

La UPOV 91, permitirá proteger de mejor forma las creaciones nacionales y tener mejor acceso a nuevas variedades elite del extranjero, favoreciendo al sector productivo nacional.

La nueva ley para implementar UPOV 91 debe contemplar la protección a los pequeños productores y pueblos originarios.

Para concluir destacar que UPOV 91;

- No permite la protección de especies.
- No permite la “privatización” de las semillas existentes. Solo otorga derechos sobre las variedades nuevas que sean DHE.
- No guarda relación alguna con legislación de transgénicos.
- No guarda relación con acceso a recursos genéticos ni biodiversidad.
- No limita el desarrollo de agricultura orgánica, por el contrario, la puede favorecer.
- No restringe el uso de variedades públicas. Sólo guarda relación con variedades protegidas.

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Resumen sesión: martes 14 de mayo 2019

Javiera Cabezas Machuca

RESUMEN SESIÓN ANTERIOR

Proyecto de acuerdo que aprueba el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico entre Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, los Estados Unidos Mexicanos, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, la República de Chile, la República del Perú, la República de Singapur y la República Socialista de Vietnam, y las cartas intercambiadas en el contexto del mismo, todos suscritos en Santiago, Chile, el 8 de marzo de 2018. Boletín N° 12195-10.

Martes 14 de mayo: Presentación Profesor José Gabriel Palma.

Su presentación se resume en tres ideas fundamentales:

1.- **Aquellos que proponen el CPTPP confunde lo que es el capitalismo.** Este tipo de tratados inventa un nuevo concepto, el de “expropiación indirecta”, el cual ya no se refiere a los activos tangibles o intangibles de las corporaciones, sino a sus “expectativas razonables de retorno a la inversión”. Peor aún, no especifica ni siquiera que dichos retornos deberían ser protegidos frente a cambios arbitrarios o mañosos en la política económica — o políticas públicas en general. Sino que deben ser protegidos frente a cualquier cambio, por razonable y necesario que sea.

2.- **Aquellos que proponen el CPTPP se olvidan de algunos conceptos básicos de la teoría económica neo-clásica.** En un mundo lleno de distorsiones que cambia rápidamente, lo máspreciado de la política económica es la flexibilidad; esto es, el rango de maniobra dentro del cual podemos movernos sin tener que estar pidiendo permiso, ni menos pagando compensaciones, por nuestro derecho de ajustar nuestras políticas a las nuevas circunstancias que se nos ponen delante. Ceder ese derecho, es una forma ineficiente de ceder nuestra soberanía.

3.- **El CPTPP se introduce a la economía nacional en el peor momento, dado los desafíos y requerimientos que enfrentamos en la actualidad como economía de ingreso medio alto.** El CPTPP está específicamente diseñado para obstaculizar — y así proteger “las (añejas) expectativas razonables de retorno de la inversión”, aquellas que se generan precisamente dentro del modelo de desarrollo que ha sido absolutamente incapaz de sacarnos de nuestra trampa del ingreso medio. Lo peor del CPTPP es que obstaculiza dicha “reingeniería” del modelo, pues se va a tener que pagar compensación, a diestra y siniestra, por cualquier cambio, por necesario y razonable que sea. En el CPTPP, la lógica del cambio es irrelevante en el momento de pedir y calcular dichas compensaciones.

El CPTPP es un obstáculo, absolutamente artificial, al desarrollo capitalista chileno. Contradice los principios fundamentales de la teoría económica neoclásica, y es lo último que se necesita para los desafíos que enfrenta nuestra economía en la actualidad. De hecho, no es más que una camisa de fuerza para evitar el cambio.

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Resumen sesión especial: lunes 17 de junio 2019

Javiera Cabezas Machuca

RESUMEN SESIÓN ANTERIOR

Proyecto de acuerdo que aprueba el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico entre Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, los Estados Unidos Mexicanos, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, la República de Chile, la República del Perú, la República de Singapur y la República Socialista de Vietnam, y las cartas intercambiadas en el contexto del mismo, todos suscritos en Santiago, Chile, el 8 de marzo de 2018. Boletín N° 12195-10.

La comisión escuchó a El ex Canciller señor Heraldo Muñoz, el ex Director General de DIRECÓN señor Andrés Rebolledo y a la plataforma Chile Mejor sin TLC.

Ex Canciller, Heraldo Muñoz.

- El TPP beneficia a Chile con 20.000 rebajas arancelarias, pese a la existencia de acuerdos bilaterales. Chile puede acceder a mercados de compras públicas.
- Lo más importante del TPP-11 es que cambia las reglas de origen y eso cambia las cadenas de valor, lo que ayuda a agregar valor, producir y exportar sin aranceles o con aranceles muy bajos al resto de los países.
- El TPP-11 tiene mucho de protección; previene el abuso del medio ambiente para generar más ganancias, protección al trabajo, al sueldo mínimo, que no haya trabajo infantil, etc.
- EL TPP-11 es el tratado más progresista que se haya elaborado hasta el momento. Tiene capítulos de género, pymes, medio ambiente, que los demás tratados no contemplan.
- **Mitos:**
 1. El tratado fue elaborado en secreto. Esto es falso, de inmediato se crearon medios para informar la negociación del tratado.
 2. El TPP cede soberanía nacional. El derecho a regular de cada país se reitera en diversos capítulos del tratado.
 3. Favorece a las empresas extranjeras en disputas con el Estado. La solución de controversia que se propone es la que ya existe hace años y en variados tratados.
 4. Privatización de semillas. Ratificar UPOV 91, protege a los agricultores, al contrario de lo que se señala.
 5. El TPP-11 hará subir el precio de los medicamentos. Nada del tratado cambia la legislación actual sobre regulación de medicamentos. Esto es una grave distorsión del tratado y genera dudas y miedos en la gente.
- El TPP ha sido ratificado en varios de los países firmantes, y estos países ya están accediendo a los diversos beneficios del tratado, mientras Chile se está quedando rezagado.
- La gente señala que este tratado no es progresista y perjudica al país, frente a esto el Ex canciller señala que ellos no tuvieron un ataque de locura al firmar este tratado, jamás harían un tratado para perjudicar la soberanía del Chile. Plantea la interrogante; ¿Acaso Canadá y Nueva Zelanda no son países progresistas?
- Está bien oponerse al tratado, pero está mal que se hagan argumentos tergiversando la realidad.

Ex Director General de DIRECÓN, Andrés Rebolledo.

- Este tratado es más importante ahora que cuando se firmó y se negoció hace unos años atrás, por el contexto de la economía nacional e internacional actual (guerra comercial China - EEUU y las políticas proteccionistas).
- Este tratado conlleva diversos beneficios para Chile, tanto en materia económica, como laboral, y en materia de pymes. además se encarga de proteger ámbitos que otros tratados no resguardan como lo es el medio ambiente, y la igualdad de género.

- Los intereses nacionales quedan completamente salvaguardados. De hecho, respecto al tema de la soberanía, este TPP-11 lo resuelve mejor y la salvaguarda aún más, respecto a otros TLC.
- Este tratado significa un gran avance en materia de política exterior.

Plataforma Chile Mejor sin TLC.

- El TPP-11 se negoció en secreto, pues entregar información no significa participación de la ciudadanía.
- Chile, a pesar de ser es el país con más TLC y TBI en el mundo, tiene cero evaluaciones de impactos integrales.
- El TPP-11 hará difícil o imposible que Chile mantenga la prohibición de cultivos transgénicos para el consumo (hoy sólo se produce semillas). Quedaremos expuestos a los peligros no sólo de los cultivos transgénicos, sino a la inmensa carga de plaguicidas que se usan en ellos, incluidos plaguicidas cancerígenos.
- El TPP-11 impondrá una versión mucho más dura de la ley de obtentores (ley UPOV o ley Monsanto) que eliminará derechos fundamentales de las y los campesinos y deja abierta la puerta a la privatización de variedades campesinas.
- Las farmacéuticas prolongarán sus períodos de monopolio y los altos precios sobre medicamentos, porque Chile no podrá otorgar registros sanitarios a medicamentos. Habría menos genéricos y los remedios biológicos estarán fuera del alcance. Ley Ricarte Soto se invalidaría en la práctica.
- El tratado considera delito la descarga libre de información de internet o el “colgarse” de señales satelitales.
- Intervención en el proceso regulatorio de los Estados, al establecer la obligación de abrir los mecanismos del proceso regulatorio al sector privado, nacional y extranjero, e incluso a otros Estados.
- Chile deberá consultar todo proyecto legislativo, reglamentario o de políticas públicas con gobiernos y empresas extranjeras y tomar en cuenta sus observaciones.
- El TPP es un “Congelador” de nuevas leyes y derechos a incorporar en la Constitución.
- Se negó a pueblos indígenas el derecho a Consulta Previa según Convenio 169
- El TPP no reconoce el rango constitucional que Chile otorga a los tratados de derechos humanos, ni reconoce de manera automática los compromisos internacionales adquiridos anteriormente por Chile. Todos estos compromisos pueden ser cuestionados y Chile puede ser demandado si persiste en respetarlos.
- La organización solicita una discusión que continúe en las comisiones de agricultura, salud, ambiente, derechos humanos, tecnología y minería del Senado, mínimo, frente a lo que hicieron ya los diputados.

En esta sesión los Senadores integrantes de la comisión solicitan protocolo que plasme las afirmaciones y certezas sobre los temas más debatidos en el marco del TPP-11.

COMISIÓN DE RELACIONES EXTERIORES
Resumen sesión especial: miércoles 22 de mayo 2019

Javiera Cabezas Machuca

RESUMEN SESIÓN ANTERIOR

Proyecto de acuerdo que aprueba el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico entre Australia, Brunéi Darussalam, Canadá, los Estados Unidos Mexicanos, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, la República de Chile, la República del Perú, la República de Singapur y la República Socialista de Vietnam, y las cartas intercambiadas en el contexto del mismo, todos suscritos en Santiago, Chile, el 8 de marzo de 2018. Boletín N° 12195-10.

Miércoles 22 de mayo: Continuación presentación Profesor José Gabriel Palma.

El CPTPP no es un tratado comercial y es totalmente diferente a los anteriores. El tema comercial es un aspecto menor de todo el acuerdo, pues Chile tiene acuerdos con la mayoría de los países que se firman el tratado.

- Hay estudios que analizan los beneficios que produciría el tratado y señalan que Chile sería el menos beneficiado ya que, según dichos estudios; El CPTPP no es un Tratado comercial como tal, ya se tenía un acuerdo previo con los países firmantes, si no se aprueba el TPP-11 los tratados anteriores no quedan obsoletos.
- La naturaleza del tratado no es económica, sino que tiene por objeto entregar derechos y garantías a las empresas multinacionales, incluidas las chilenas.
- La forma en que se definen las garantías que otorga el tratado es un problema, debido a que cualquier modificación que interfiera con la “producción” de las empresas multinacionales podría llevar a Chile a cortes internacionales.
- La definición de inversión es muy vaga. Tanto el concepto de interferencia razonable e inversión, se define de forma tan genérica que la interpretación en estas cortes internacionales puede ser muy grande.
- La nueva institucionalidad que se crea es innecesaria, ¿Cuál es el problema o razón para quitarle a las cortes nacionales el derecho a mediar el litigio entre las empresas y el Estado?

Los que proponen y defienden el CPTPP no entienden que es el capitalismo, ya que el mercado competitivo genera incertidumbre y genera necesidades, por ello hay que innovar, invertir, subir la productividad, etc. Según la teoría neoclásica, lo fundamental de la política económica es la flexibilidad. El TPP-11 llega en el peor momento, pues establece una gran cadena de fuerza.

Intervención DIRECON, Felipe Lopeandía:

Reafirma que el TPP-11 no viene a generar prácticas que no se hayan hecho a lo largo de los años.

- Respecto a la legítima expectativa de ganancias de los inversionistas, señala que esa formulación es idéntica en el tratado con Canadá. La indicación no implica que las empresas tengan una protección especial. El tratado establece y enumera factores que puedan generar interferencia en esta expectativa. La carga probatoria la tiene el inversionista, debe probar que ha ocurrido una intervención en sus expectativas.



COMITÉ DC

- El tratado tiene una constante preocupación por la acción del Estado. En específico, el caso del capítulo de inversiones, se protege la capacidad del Estado para ejercer normas para su acción regulatoria. Chile ha salvaguardado temas como la educación, bienestar social, minorías, pueblos originarios, entre otros.
- Poder recurrir a un arbitraje internacional, favorece que existan medidas alternativas de solución de controversias. Establece mayor transparencia, con audiencias abiertas (para la sociedad civil), micro espurias (para terceros), limitación de demandas frívolas, entre otros.

Sin perjuicio de los tratados anteriores, el TPP-11 es un gran beneficio, ejemplo, el ingreso al mercado japonés de bienes que no ha logrado ser concretado con el tratado que existe actualmente.

Junio 2019

MINUTA

Proyecto de ley que regula a las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten.

Javiera Cabezas Machuca

Boletín N°:	11.934-15	Fecha de Ingreso:	20 de Julio de 2018
Iniciativa:	Mensaje	Cámara de origen:	C. Diputados
Trámite actual:	Segundo trámite constitucional	Urgencia actual:	Simple

I. Principales conflictos y nudos críticos del proyecto.

❖ Licencia profesional.

El proyecto de ley señala que los conductores de las EAT deberán poseer licencia profesional, lo que es apoyado por el gremio de taxistas, quienes indican que es una medida necesaria para profesionalizar la conducción y mejorar la seguridad de los pasajeros.

Tanto los socios conductores como las EAT, piden que esta medida se elimine, ya que haría imposible que el universo de conductores de aplicaciones la puedan obtener en su totalidad antes de 5 años. Esto reducirá la oferta de vehículos disponibles, provocará un aumento en las tarifas y aumentarán los tiempos de espera de los usuarios.

❖ Relación laboral conductores con aplicaciones.

El proyecto de ley no se hace cargo del tipo de relación que existe entre las aplicaciones y los socios conductores.

Los conductores de aplicaciones solicitan que se reconozca una relación laboral con las aplicaciones para garantizar derechos laborales y eliminar fuentes de arbitrariedad de parte de las plataformas, incorporando estas nuevas formas de relación laboral en la legislación.

❖ Tarifa Base.

Tanto el gremio de los taxistas, como los socios conductores de las aplicaciones, solicitan que exista una tarifa base neta para asegurar los costos operativos y las ganancias de los conductores.

Señalan que es necesario buscar mecanismos para asegurar definiciones de tarifas que respondan a principios de equidad y sustentabilidad. La tarifa no debe ser utilizada como un medio de posicionamiento en desmedro del conductor y debe asegurar los costos operacionales. Solicitan que el MTT tenga atribuciones para definir estas tarifas.

Es importante que los conductores puedan cubrir los costos que significa mantener su vehículo (revisiones técnicas, combustible, mantenciones, neumáticos, etc.) y que además puedan optar por tener un ingreso justo. Adicionalmente, esto permitiría que no haya competencia desleal de las App multinacionales aplicando “Dumping”.

❖ **Cantidad de autos inscritos por las EAT /Parque automotriz congelado para Taxis.**

El proyecto no define la cantidad de vehículos que pueden ingresar al registro de las EAT, frente a esta situación los gremios de los taxistas señalan que eso podría duplicar o triplicar el número de autos, lo que dejará un parque abierto para el transporte individual en cambio para los taxis se encuentra congelado.

Hasta el día de hoy, la congestión, la contaminación y el gran parque de taxis siguen siendo el gran fundamento para mantener este congelamiento. Sin embargo, el proyecto de ley ingresado, no limita las nuevas inscripciones para los automóviles adscritos a las nuevas plataformas.

Por otro lado, las EAT indican que, si se cierra el parque para las aplicaciones, se provocará una disminución de la oferta de conductores, pero la demanda se mantendrá igual o mayor, por lo que aumentarán las tarifas, habrá mayor desempleo y gran parte del país se quedará sin servicio. Además, señalan que estos vehículos ya transitan por las calles, sólo que ahora lo hacen prestando un servicio, por lo que no se verá aumentado la cantidad de vehículos.

❖ **Cierre del registro a los 3 meses de vigencia de la ley.**

El proyecto de ley señala en una disposición transitoria que, durante los primeros tres meses de vigencia de esta ley, los conductores de vehículos adscritos a las empresas de aplicación de transportes deberán inscribirse en el Registro. Transcurrido dicho plazo, la inscripción de nuevos conductores se suspenderá por el término de doce meses. Durante ese tiempo sólo será admisible la inscripción de nuevos conductores que se den de baja del Registro. Al término del referido plazo de doce meses, el Ministerio definirá la apertura de nuevas inscripciones o la mantención de la suspensión.

Las EAT señalan que los registros cerrados atentan contra la esencia de estas nuevas tecnologías, contra la flexibilidad característica valorada también por los socios conductores y afecta también la disponibilidad de vehículos y de conductores, lo que puede derivar en reducir la competencia.

Piden no limitar el registro a tres meses pues existe un flujo constante de conductores que ingresan a estas App, como también los que se retiran, y al limitar el registro de nuevos conductores, se reducirá la oferta de vehículos disponibles. Recomiendan permitir el registro libre, sin definir cuotas de inscripción, ya que muchos de estos conductores solo se activan ciertos días de la semana, y con mayor frecuencia durante el fin de semana, por lo que no existe el problema de la congestión vehicular por el uso de las App.

❖ **Distintivo de los vehículos de las EAT**

El gremio de los taxistas señala que es insuficiente que los vehículos que operan en las EAT posean sólo un logo distintivo para su identificación. Solicitan que los vehículos posean una patente de un color diferente a las comunes, o bien, los vehículos sean pintados de un color distintivo como ocurre con los taxis comunes o taxis colectivos, para una mejor identificación y fiscalización.

Los socios conductores y las EAT, están de acuerdo con lo que plantea el proyecto de ley, que señala que los vehículos que funcionen con las aplicaciones, deberán exhibir un distintivo de uso obligatorio. Pues indican que la mayoría de los socios conductores no se dedican a tiempo completo a ejercer esta labor, además, los conductores no permanecen más de un año en las aplicaciones, por lo que pintar el vehículo sería un exceso, pues con el distintivo, se cumplen los requerimientos para la identificación.

❖ **Modalidad de pago de las EAT**

El gremio de los taxistas solicita que las aplicaciones no funcionen con la modalidad de pago en efectivo, debido a que esa es una particularidad propia de su gremio, por lo que requieren que las EAT sólo funcionen con pago con tarjetas, ya sea de crédito o de débito.

En cuanto a las EAT y los socios conductores, el tema de la modalidad de pago no tiene consenso, pues, hay sectores que están de acuerdo con los taxistas y piden que sólo funcionen con tarjetas, pues es más seguro para los conductores, por otro lado, señalan que es más accesible y menos discriminador para los usuarios, que se permita el pago en efectivo en las aplicaciones.

❖ **Otras exigencias:**

- **Inclusión taxis colectivos y de los viajes compartidos.** El proyecto de ley señala que los taxis en cualquiera de sus modalidades, con excepción de la de taxi colectivo, podrán adscribirse a una o más empresas de aplicación de transportes.
 - El gremio de los taxis colectivos reclama que fueron excluidos del proyecto de ley y argumentan que el proyecto sólo se centra en la región metropolitana, pues en regiones, el transporte de pasajeros se basa en los taxis colectivos, por lo que se ven fuertemente perjudicados.
 - Respecto a la prohibición explícita de los viajes compartidos, las EAT, piden que se elimine esta medida, ya que estos viajes debieran incentivarse por la autoridad, toda vez que la evidencia demuestra que contribuyen a disminuir la congestión, pueden ser más eficientes en cuanto constituyen una alternativa al transporte público, de mejor calidad y aumentan la competencia, lo que beneficia finalmente a los consumidores.
- **Revisión técnica cada seis meses.** Los taxistas exigen que los vehículos de las EAT, pasen por una revisión técnica al año, al igual que ellos para asegurar el buen funcionamiento del vehículo.
- **Solicitan el uso de modo coche,** mecanismo que ya se utilizan en otros países como España, el cual impide que los conductores de aplicaciones puedan tomar un viaje mientras están trasladando a un pasajero del punto A al punto B, evitando así los segundos de distracción que se requiere para tal acción y así evitar accidentes de tránsito.
 - Señalan que el boletín 12.066-15, el cual se discute en paralelo y que busca regular el uso del celular en la conducción, limitando el uso a manos libres y a las aplicaciones geo referenciales en alta voz, se toparía de frente con esta ley, ya que mientras una la regula la otra lo permite. Por lo que se pide dialogar entre ambas medidas para evitar problemas a futuro en su aplicación.
- **Solicitan que se vuelvan a incorporar los antecedentes para fines especiales,** donde se establezcan la Ley 20.000, los artículos 193, 195 y 196 de la Ley de Transporte, y aquellos que estén asociados a delitos sexuales.

II. Cuadro Resumen

Puntos de conflicto Proyecto de Ley	Taxistas	EAT	Conductores EAT
Licencia Profesional	A favor de la licencia profesional para conductores de las EAT.	Rechazan la licencia profesional para conductores de las EAT. Pero están dispuestos a que se busquen alternativas para demostrar sus capacidades.	Rechazan la licencia profesional para conductores de las EAT. Pero están dispuestos a que se busquen alternativas para demostrar sus capacidades.
Relación laboral de socios conductores con aplicaciones	A favor de que se reconozca una relación laboral.	No se han pronunciado al respecto	A favor de que se reconozca una relación laboral.
Tarifa Base	A favor del establecimiento de una tarifa base.	La mayoría no se ha pronunciado al respecto.	A favor del establecimiento de una tarifa base.
Autos inscritos por las EAT	Piden limitar la cantidad de autos inscritos.	Piden que sea un parque liberado.	Que se limite el parque, respetando a los conductores ya existentes. (Para que no exista una sobre población de conductores).
Cierre de registro	A favor del registro a los 3 meses.	Rechazan el cierre del registro a los 3 meses.	A favor del cierre del registro a los 3 meses.
Distintivo obligatorio para las EAT.	En contra. Exigen que sea una patente de un color en particular o que se pinten los automóviles.	A favor.	A favor.
Modalidad de pago	Solicitan que las EAT no operen con dinero en efectivo.	No existe consenso.	No existe consenso.

MINUTA RESUMEN.

Proyecto de ley que Modifica el Código Penal en materia de tipificación del femicidio y de otros delitos contra las mujeres.

Moción de las diputadas Karol Cariola Oliva, Camila Vallejo Dowling, Daniella Cicardini Milla, Maya Fernández Allende, Cristina Girardi Lavín, Marcela Sabat Fernández y Gael Yeomans Araya, y de los diputados Gabriel Silber Romo, Jaime Tohá González y Víctor Torres Jeldes.

Javiera Cabezas Machuca

Boletín N°:	11970-34	Fecha de Ingreso:	03 de Julio de 2018
Iniciativa:	Moción	Cámara de origen:	C. Diputados
Trámite actual:	Segundo trámite constitucional	Urgencia actual:	Simple

I. Antecedentes del Proyecto

El Derecho Internacional de los Derechos Humanos ha evolucionado instando a los Estados a reconocer responsabilidades y asumir obligaciones concretas para enfrentar la violencia contra las mujeres.

En la última década se registraron en Chile 440 femicidios y, desde el 1 de enero al 28 de junio de 2018, se consumaron 18 más, entre cuyas víctimas está **Gabriela Alcaíno Donoso, de 17 años, que fue asesinada con arma blanca por su ex-pololo, quien además asesinó a su madre.**

El asesinato de Gabriela y su madre llevó a los familiares a promover una modificación legal en la regulación del femicidio en Chile, toda vez que, conforme a la legislación vigente, el hecho típico es una hipótesis particular del crimen de parricidio. Así, penalmente, se reduce la violencia extrema contra las mujeres a la esfera íntima de las relaciones familiares o afectivas, aun cuando la evidencia muestra que estos hechos ocurren en contextos más amplios que los previstos por el tipo penal.

La tipificación del delito de femicidio en Chile se produjo con la “Ley N° 20.480: que modifica el Código Penal y la Ley N° 20.066 sobre violencia intrafamiliar, estableciendo el “femicidio”, aumentando las penas aplicables a este delito y reforma las normas sobre parricidio”.

Tipificar como femicidio los asesinatos de mujeres por razones de género, constituye un avance en la comprensión política de este problema social, por cuanto permite situar apropiadamente el espacio relacional donde estos crímenes ocurren, pero especialmente da cuenta la cotidianidad con la que es ejercida la violencia contra las mujeres.

II. Contenido del Proyecto

Artículo único. - Introdúcense las siguientes modificaciones en el Código Penal:

1. Suprímese el inciso segundo del artículo 390.
2. Incorpóranse los siguientes artículos 390 bis y 390 ter:
 - Artículo 390 bis.- Será castigado como **autor de femicidio**, con la pena de presidio mayor en su grado máximo a presidio perpetuo, **el que mate a una mujer por razón de su género**. Siempre se tendrá por concurrente la razón de género cuando el femicidio fuere perpetrado en cualquiera de las circunstancias señaladas en los numerales 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 11°, 12°, 16°, 18° o 21° del artículo 12.
 - Artículo 390 ter.- Será castigado como **autor de femicidio agravado**, con la pena de presidio mayor en su grado máximo a presidio perpetuo calificado, **el que mate a una mujer, concurriendo alguna de las circunstancias siguientes:**
 - 1ª. Haber sido la víctima cónyuge o conviviente, o haber tenido una relación de pareja con el autor, habiendo existido o no convivencia.
 - 2ª. Estar la víctima en estado de embarazo.
 - 3ª. Ser la víctima menor de edad o mayor de 60 años.
 - 4ª. Tener la víctima relación de parentesco consanguíneo hasta el cuarto grado colateral con el autor.
 - 5ª. Haberse cometido el hecho en presencia de descendientes menores de edad de la víctima.
3. Incorpórase el siguiente artículo 393 bis:
 - Artículo 393 bis. Tratándose del femicidio o femicidio agravado, no podrán considerarse las atenuantes de las circunstancias previstas en los números 3°, 4° y 5° del artículo 11. Tampoco podrá atenuarse la pena en virtud de la circunstancia contemplada en el artículo 11 N° 6 cuando existan indicios suficientes que, con anterioridad al femicidio, el autor incurrió en conductas que pueden estimarse como ejercicio reiterado de violencia física o psíquica a la víctima, sobre otras mujeres, o sobre los descendientes menores de edad de una mujer.
 - Tratándose del delito de femicidio se deberá considerar especialmente la aplicación de las agravantes previstas en los números 1°, 2°, 4°, 6°, 7°, 9°, 18 y 21° del artículo 12°.

III. Observaciones o comentarios

Efectuada la votación en general y en particular en la Cámara de Diputados, el proyecto fue aprobado por 121 votos a favor. No hubo votos por la negativa ni abstenciones.

MINUTA RESUMEN

Proyecto de ley que facilita a la mujer casada la enajenación de sus bienes adquiridos por sucesión por causa de muerte.

Moción del Honorable Senador señor Letelier

Javiera Cabezas Machuca

Boletín N°:	12468-18	Fecha de Ingreso:	13 de marzo de 2019
Iniciativa:	Moción	Cámara de origen:	Senado
Trámite actual:	Primer trámite constitucional	Urgencia actual:	Sin urgencia

I. Antecedentes del Proyecto

La Sociedad Conyugal como régimen patrimonial dentro del matrimonio, tiene como uno de sus principios fundantes la protección a la familia y sus integrantes más vulnerables, directamente al cónyuge más débil.

Atendiendo al precepto constitucional de la igualdad, debemos entender que los cónyuges que son parte de la sociedad conyugal no se encuentran en igualdad de condiciones al momento de tener una libre administración de sus bienes, pues es el marido en este caso quien administra (los bienes de la mujer), mirándose a la mujer como relativamente incapaz para la administración de sus bienes y teniendo el marido que autorizar la enajenación de los bienes la mujer.

Hoy, luego de muchos avances en los derechos de las mujeres, es un freno que, como sociedad tengamos una norma como esta que no permite la libre administración de los bienes que han sido adquiridos por sucesión por causa de muerte de manera testada o intestada.

II. Resumen del contenido del Proyecto

Artículo Único: Modifíquese el artículo 150 del Código Civil en el siguiente sentido agregándose un inciso final en los siguientes términos:

"Se considerará también separada de bienes respecto de la enajenación de aquellos bienes muebles e inmuebles adquiridos por sucesión por causa de muerte"