

# REPÚBLICA DE CHILE



## DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 370ª

**Sesión 10ª, en martes 19 de abril de 2022**

**Ordinaria**

**(Celebrada presencial y telemáticamente, de 16:27 a 18:55)**

*PRESIDENCIA DE SEÑOR ÁLVARO ELIZALDE SOTO, PRESIDENTE;  
SEÑORA LUZ EBENSPERGER ORREGO, VICEPRESIDENTA,  
Y SEÑOR PEDRO ARAYA GUERRERO, PRESIDENTE ACCIDENTAL*

*SECRETARIO, EL SEÑOR RAÚL GUZMÁN URIBE, TITULAR*

### ÍNDICE

*Versión Taquigráfica*

	<b>Pág.</b>
<b>I. ASISTENCIA.....</b>	547
<b>II. APERTURA DE LA SESIÓN.....</b>	547
<b>III. TRAMITACIÓN DE ACTAS.....</b>	547
<b>IV. CUENTA.....</b>	547
Acuerdos de Comités.....	550
Minuto de silencio en memoria de ex Diputada y ex Ministra del Trabajo señora Mireya Baltra Moreno.....	553
Proyecto de ley que interpreta la ley N° 19.496 y modifica otras normas legales (13.053-04) (se aprueba en particular).....	554

**V. ORDEN DEL DÍA:**

Proyecto de reforma constitucional, iniciado en moción de los Senadores señoras Allende y Órdenes y señor Sandoval, y los entonces Senadores señores Bianchi y Girardi, en primer trámite constitucional, para incorporar el desarrollo sostenible dentro de las bases de la institucionalidad (12.402-07) (se aprueba en general).....	554
Proyecto de ley, iniciado en moción de los Senadores señores Chahuán y Soria y de los entonces Senadores señor García-Huidobro, Letelier y Pizarro, en primer trámite constitucional, sobre Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera (13.125-15) (se aprueba en general).....	563
Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el artículo 30 bis de la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente en lo relativo a declaración de impacto ambiental (8.780-12) (se aprueba en general y en particular).....	577

**VI. TIEMPO DE VOTACIONES:**

Declaración del Senado frente a invasión rusa en Ucrania. Proyecto de acuerdo (S 2.261-12) (se aprueba).....	585
Peticiones de oficios (se anuncia su envío).....	586

**DOCUMENTOS DE LA CUENTA** (*Véanse en [www.senado.cl](http://www.senado.cl)*):

- 1.- Moción de los Senadores señor Chahuán, señoras Aravena y Rincón y señores García y Prohens, con la que inician un proyecto de ley sobre inclusión de personas con trastorno del espectro autista (14.925-11).
- 2.- Moción de las Senadoras señoras Allende, Carvajal, Núñez, Pascual y Provoste, con la que inician un proyecto de ley que modifica la ley N° 14.908, sobre Abandono de Familia y Pago de Pensiones Alimenticias, para permitir la retención que se indica, en caso de deudas alimentarias (14.926-07).

## VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

### I. ASISTENCIA

Asistieron presencialmente las señoras y los señores:

—Allende Bussi, Isabel  
 —Aravena Acuña, Carmen Gloria  
 —Araya Guerrero, Pedro  
 —Bianchi Retamales, Karim  
 —Campillai Rojas, Fabiola  
 —Carvajal Ambiado, Loreto  
 —Castro González, Juan Luis  
 —Castro Prieto, Juan Enrique  
 —Chahuán Chahuán, Francisco  
 —Coloma Correa, Juan Antonio  
 —Cruz-Coke Carvalho, Luciano  
 —De Urresti Longton, Alfonso  
 —Durana Semir, José Miguel  
 —Ebensperger Orrego, Luz  
 —Edwards Silva, Rojo  
 —Elizalde Soto, Alvaro  
 —Flores García, Iván  
 —Galilea Vial, Rodrigo  
 —García Ruminot, José  
 —Gatica Bertin, María José  
 —Huenchumilla Jaramillo, Francisco  
 —Insulza Salinas, José Miguel  
 —Kast Sommerhoff, Felipe  
 —Keitel Bianchi, Sebastián  
 —Kusanovic Glusevic, Alejandro  
 —Kuschel Silva, Carlos Ignacio  
 —Lagos Weber, Ricardo  
 —Latorre Riveros, Juan Ignacio  
 —Macaya Danús, Javier  
 —Moreira Barros, Iván  
 —Núñez Arancibia, Daniel  
 —Núñez Urrutia, Paulina  
 —Órdenes Neira, Ximena  
 —Ossandón Irarrázabal, Manuel José  
 —Pascual Grau, Claudia  
 —Provoste Campillay, Yasna  
 —Quintana Leal, Jaime  
 —Rincón González, Ximena  
 —Saavedra Chandía, Gastón  
 —Sandoval Plaza, David  
 —Sanhueza Dueñas, Gustavo  
 —Sepúlveda Orbenes, Alejandra  
 —Van Rysselberghe Herrera, Enrique  
 —Velásquez Núñez, Esteban  
 —Walker Prieto, Matías

Actuó de Secretario General el señor Raúl Guzmán Uribe, y de Prosecretario, el señor Roberto Bustos Latorre.

### II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 16:27, en presencia de 24 señoras Senadoras y señores Senadores.

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

### III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 5ª, 6ª y 7ª, de abril de 2022, que no han sido observadas.

### IV. CUENTA

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

El señor BUSTOS (Prosecretario) da lectura a la Cuenta, la cual, por ser un documento oficial, se inserta íntegramente y sin modificaciones.

*Ocho Mensajes de S.E. el Presidente de la República.*

*Con el primero, retira y hace presente la urgencia, calificándola de “suma”, para el despacho del proyecto de ley que concede indulto general por razones humanitarias a las personas que indica y por los delitos que señala (Boletín N° 13.941-17).*

*Con el segundo, séptimo y octavo, hace presente la urgencia, calificándola de “suma”, para los siguientes asuntos:*

*—El que crea el Servicio Nacional de Reinserción Social Juvenil e introduce modificacio-*

nes a la ley N° 20.084, sobre responsabilidad penal de adolescentes, y a otras normas que indica (Boletín N° 11.174-07).

-El que establece el deber del Banco Central de informar sus políticas y la dictación de normas generales a la Cámara de Diputados (Boletín N° 14.616-05).

-El que crea el Servicio de Empresas Públicas y perfecciona los gobiernos corporativos de las empresas del Estado y de aquellas en que este tenga participación (Boletín N° 11.485-05).

Con el tercero, hace presente la urgencia, calificándola de "simple", para el despacho del proyecto de ley que promueve la competencia e inclusión financiera a través de la innovación y tecnología en la prestación de servicios financieros (Boletín N° 14.570-05).

Con el cuarto, quinto y sexto retira y hace presente la urgencia, calificándola de "simple" para las siguientes iniciativas:

-Sobre el derecho de las mujeres a una vida libre de violencia (Boletín N° 11.077-07).

-El que introduce un nuevo párrafo al Título VII del Libro II del Código Penal, relativo al proxenetismo, explotación sexual comercial y pornografía de niños, niñas o adolescentes (Boletín N° 14.440-07).

-El que crea un Sistema de Tratamiento Automatizado de Infracciones del Tránsito y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290 (Boletín N° 9.252-15).

—**Se toma conocimiento de los retiros y de las calificaciones y se manda agregar los documentos a sus antecedentes.**

#### Oficios

De la Excm. Corte Suprema

Por el que emite su parecer, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política de la República, sobre el proyecto de ley que promueve y regula el ejercicio del derecho de reunión pacífica en espacios públicos (Boletín N° 14.843-07).

—**Se toma conocimiento y se manda agregar el documento a sus antecedentes.**

Dos de la Honorable Cámara de Diputados

Con el primero, informa que aprobó la enmienda propuesta por el Senado al proyecto de reforma constitucional, que modifica la Carta Fundamental para incorporar las normas de la ley N° 21.385, que modifica la legislación electoral, para privilegiar la cercanía al domicilio del elector en la asignación del local de votación, para el plebiscito constitucional, correspondiente al Boletín N° 14.787-07.

—**Se toma conocimiento y se manda archivar el documento junto con sus antecedentes.**

Con el segundo, comunica que aprobó el proyecto de ley, que modifica la ley N° 20.564, que establece ley marco de los Bomberos de Chile, para incluir y sancionar el acoso sexual y delitos relacionados, e incorporar la perspectiva de género en la reglamentación interna del Sistema Nacional de Bomberos, correspondiente al Boletín N° 14.536-34 (con urgencia calificada de "suma").

—**Pasa a la Comisión Especial encargada de conocer iniciativas y tramitar proyectos de ley relacionados con la Mujer y la Igualdad de Género.**

Del Excmo. Tribunal Constitucional

Remite resoluciones dictadas en procedimientos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad, respecto de las siguientes disposiciones:

-artículos 440, incisos primero y segundo; y 162, inciso quinto, oración final, e incisos sexto, séptimo, octavo y noveno, del Código del Trabajo (Rol N° 13057-22 INA).

-artículo 12, inciso noveno, de la Ley 20.179 (Rol N° 13052-22 INA).

-artículo 472 del Código del Trabajo (Rol N° 13029-22 INA).

—**Se remiten los documentos a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.**

Del señor Director Nacional (S) del Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura

*Responde requerimiento del Honorable Senador señor De Urresti, relativo a denuncias efectuadas por vecinos del sector Las Juntas, comuna de Los Lagos, Región de Los Ríos, sobre el vínculo entre la empresa que se indica y los cambios registrados por el agua del río Pichico.*

*Del señor Vicepresidente Ejecutivo de la Empresa Nacional de Minería*

*Atiende planteamiento de la Honorable Senadora señora Provoste, acerca de la realización de las gestiones necesarias para enfren-  
tar la situación de los pirquineros y pequeños mineros afectados por la tormenta de arena ocurrida en Diego de Almagro el 17 de marzo del presente año.*

*De la señora Jefa de la Unidad de Apoyo al Cumplimiento de la Contraloría Regional Metropolitana de Santiago*

*Remite antecedentes ante solicitud de los Honorables Senadores señora Órdenes y señor De Urresti, y del ex Senador señor Girardi, en relación con la pertinencia de las acciones correctivas implementadas a raíz de la auditoría a la labor de fiscalización y sanción que realiza la Superintendencia de Servicios Sanitarios sobre los prestadores de servicios sanitarios, y con los procedimientos sancionatorios efectuados a la empresa que se indica.*

**—Se toma conocimiento y quedan a disposición de Sus Señorías.**

#### Moción

*De los Honorables Senadores señor Chahuán, señoras Aravena y Rincón y señores García y Prohens, con la que inician un proyecto de ley sobre inclusión de personas con trastorno del espectro autista (Boletín N° 14.925-11).*

**—Pasa a la Comisión de Salud.**

#### Comunicaciones

*Del Honorable Senador señor Moreira,*

*mediante la cual rectifica la composición del Grupo Bicameral Chileno-Argentino, siendo, en definitiva, el Senador que suscribe, como miembro de la Comisión Relaciones Exteriores, quien integrará el referido grupo.*

**—Se toma conocimiento.**

*Sendas comunicaciones de la Comisión de Vivienda y Urbanismo:*

*Con la primera, propone a la Sala, de conformidad con lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 36 bis del Reglamento de la Corporación y previa consulta a la Cámara de Diputados, el archivo del proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que prorroga el plazo establecido en la ley N° 20.898, que establece un procedimiento simplificado para la regularización de viviendas de autoconstrucción (Boletín N° 14.771-14). Ello, en virtud de la publicación de la ley N° 21.415, que aborda la materia de que se trata.*

**—Si le parece a la Sala, se accedería al archivo del proyecto de ley, previa consulta a la Cámara de Diputados.**

*Con la segunda, de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero del artículo 36 bis del Reglamento de la Corporación, propone a la Sala el archivo de los siguientes proyectos de ley que se encuentran en primer trámite constitucional:*

1.— *El que modifica la ley N° 19.537, sobre copropiedad inmobiliaria, para evitar que los reglamentos de copropiedad coarten las medidas de seguridad que alguno de los copropietarios adoptaren con el fin de precaver caídas desde balcones o ventanas (Boletín N° 9.301-14).*

2.— *El que establece la obligación de instalar red húmeda en los edificios de viviendas sociales (Boletín N° 13.899-14).*

3.— *El que permite celebrar asambleas de copropietarios por medios telemáticos (Boletín N° 14.141-14).*

*Lo anterior, en virtud de la publicación de la ley N° 21.442, sobre nueva ley de copropiedad inmobiliaria, que deroga la ley N° 19.537,*

respecto de la cual recaían las Mociones de que se trata.

—*Si le parece a la Sala, se accede al archivo de los proyectos de ley.*

El señor BUSTOS (Prosecretario).— Eso sería todo, señor Presidente.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias.

### ACUERDOS DE COMITÉS

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a proceder ahora a tomar conocimiento de los acuerdos de Comités.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Gracias, señor Presidente; buenas tardes.

Los Comités, en sesión celebrada el día de ayer, 18 de abril recién pasado, adoptaron los siguientes acuerdos:

1.— Considerar en primer, segundo, tercer y cuarto lugar, respectivamente, del Orden del Día de la sesión ordinaria del martes 19 de abril en curso las siguientes iniciativas:

-Proyecto de reforma constitucional, en primer trámite constitucional, para incorporar el desarrollo sostenible dentro de las Bases de la Institucionalidad (boletín N° 12.402-07).

-Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea el Seguro de Salud Catastrófico a través de una cobertura financiera especial en la modalidad de atención de libre elección de Fonasa (boletín N° 12.662-11).

Los Comités acordaron discutir esta iniciativa solamente en general.

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, referido al Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera (boletín N° 13.125-15).

Este acuerdo se adoptó con el voto en contra del Comité Partido Unión Demócrata Independiente.

-Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el artículo 30 bis de la

ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, en lo relativo a declaración de impacto ambiental (boletín N° 8.780-12).

Asimismo, acordaron que las iniciativas que no fueren tratadas en la sesión ordinaria del martes sean consideradas en el Orden del Día de la sesión ordinaria del miércoles 20 de abril de 2022, priorizando los proyectos que requieran *quorum* especial de aprobación.

2.— Remitir a la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización, para un nuevo primer informe si correspondiere, las siguientes iniciativas:

-Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica diversas normas legales para disponer la prórroga del mandato actual vigente de los consejeros comunales de organizaciones de la sociedad civil de cada comuna del país y regular su elección en caso de requerirse (boletín N° 13.771-06).

-Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señor Chahuán; señora Órdenes; señores Durana e Insulza, y del entonces Senador señor Guillier, en primer trámite constitucional, que entrega al Contralor General de la República la atribución de resolver contiendas de competencia entre gobernadores regionales y otras autoridades políticas o administrativas (boletín N° 13.038-07).

3.— Mantener el acuerdo adoptado por los Comités el 3 de abril del año 2018 respecto a que la Comisión Especial de Zonas Extremas y Territorios Especiales requiere un *quorum* de cinco integrantes para sesionar.

4.— Incorporar en el sitio electrónico del Senado, agregando en el menú, un enlace con el registro de la asistencia de las señoras y los señores Senadores a las reuniones de Comités y su información asociada. Lo anterior, sin perjuicio de la publicación de sus acuerdos, los que también consignan dicha asistencia.

Del mismo modo, los Comités, en sesión celebrada el día de hoy, adoptaron los siguientes acuerdos:

1.— Retirar del Orden del Día de la sesión

ordinaria de hoy el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea el Seguro de Salud Catastrófico a través de una cobertura financiera especial en la modalidad de atención de libre elección de Fonasa (boletín N° 12.662-11)

2.– Considerar en primer, segundo, tercer y cuarto lugar, respectivamente, del Orden del Día de la sesión ordinaria del miércoles 20 de abril en curso las siguientes iniciativas:

-Proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica los requisitos de ingreso a carreras de pedagogía establecidos en el artículo 27 bis de la ley N° 20.129 y en el artículo trigésimo sexto transitorio de la ley N° 20.903 (boletín N° 14.151-04).

Los Comités acordaron discutir esta iniciativa solamente en general.

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el artículo 112 del Código Sanitario para incluir entre las profesiones médicas y afines las especialidades que indica (boletines N°s 9.260-11 y 11.361-11, refundidos).

Los Comités acordaron discutir esta iniciativa solamente en general.

-Proyecto, en primer trámite constitucional, que modifica las leyes N°s 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y 20.417, que crea el Ministerio, el Servicio de Evaluación Ambiental y la Superintendencia del Medio Ambiente, con el propósito de exigir resolución de calificación ambiental a los proyectos evaluados o aprobados con anterioridad a la creación de la actual institucionalidad ambiental (boletín N° 13.652-12).

Este acuerdo se adoptó con el voto en contra del Comité Partido Unión Demócrata Independiente y con la abstención del Comité Partido Evópoli.

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, sobre compras públicas sustentables (boletín N° 11.864-12).

Los Comités acordaron discutir esta iniciativa solamente en general.

Asimismo, reiteraron que las iniciativas que no fueren tratadas en la sesión ordinaria del martes sean consideradas en el Orden del Día de la sesión ordinaria del miércoles 20 de abril de 2022, priorizando en el orden de su tratamiento aquellas que requieran un *quorum* especial de aprobación.

3.– Citar a la Corporación a las siguientes sesiones especiales:

-Para el día 3 de mayo de 2022, de 12 a 14 horas, con la finalidad de aclarar inquietudes relativas a los fondos previsionales que dicen relación en particular con: a) el uso de los fondos; b) el debilitamiento de la institucionalidad previsional; c) el impacto en las pensiones; y d) las dudas que subyacen sobre el futuro de los ahorros previsionales, incluida su titularidad y propiedad, debido a diversas señales que hacen sugerir que los fondos podrían eventualmente dejar de ser de los trabajadores, podrían dejar de ser heredables y pasarían a ser parte de un sistema de reparto.

A esta sesión serán invitados el señor Ministro de Hacienda, el señor Ministro Secretario General de la Presidencia y la señora Ministra del Trabajo y Previsión Social.

-Para el día 11 de mayo de 2022, de 12 a 14 horas, con la finalidad de discutir el alza de precios de bienes de consumo básico para las chilenas y los chilenos, tales como los alimentos, el gas y la parafina, y analizar las medidas y propuestas del Gobierno para evitar el efecto de la inflación en la renta de los sectores más vulnerables.

A esta sesión serán invitados el señor Ministro de Hacienda, el señor Ministro de Agricultura y el señor Ministro de Economía, Fomento y Turismo.

Es todo, señor Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).– Gracias, señor Secretario.

---

El señor SANDOVAL.– Pido la palabra.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Sandoval, ¿sobre la Cuenta?

El señor SANDOVAL.— Presidente, es básicamente para solicitarle a la Sala lo siguiente.

Hoy día en la Comisión de Vivienda y Urbanismo se trató el proyecto sobre división de predios rústicos, y el Ministro de Vivienda, el ex Senador Carlos Montes, señaló que van a elaborar una propuesta alternativa que ingresarán al Senado en las próximas semanas.

Por tal motivo, le solicitamos a la Sala ampliación del plazo para emitir el informe respectivo, en espera de la respuesta formal desde el Ejecutivo respecto de la tramitación de ese proyecto, toda vez que nos dieron tres semanas para evacuarlo.

No obstante ello, nosotros vamos a seguir con la discusión del actual proyecto como está; tenemos ya audiencias citadas para la próxima sesión. Pero pido, por favor, que nos saquen el plazo de tres semanas que nos dieron para despachar el informe correspondiente hasta que el Ejecutivo envíe su proposición, por cuanto es relevante lo que van a plantear sobre el particular.

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Si le parece a la Sala, accederemos a la petición de la Comisión de Vivienda, y, por tanto, se ampliará el plazo para la evacuación del informe respectivo, a la espera del proyecto que presentará el Ejecutivo.

¿Habría acuerdo para ello?

—**Así se acuerda.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene la palabra el Senador De Urresti.

El señor DE URRESTI.— Presidente, escuchamos en el informe sobre los acuerdos de Comités que habrá distintas sesiones especiales los martes y miércoles para abordar asuntos que han solicitado legítimamente distintas bancadas.

Ello me parece bien; es parte del debate.

Lo que ocurre es que esas sesiones están impactando, principalmente las del miércoles, con el funcionamiento normal, ordinario de la Comisión de Obras Públicas. Tenemos una serie de situaciones apremiantes en materia de obras públicas, por lo que le pediría que pudiéramos sesionar, al menos mañana, en paralelo con la Sala. Viene el Ministro; hay temas vinculados con concesiones; con baipás en distintos lugares de la Ruta 5, del propio programa; con escasez hídrica. Para qué decir que se trata de una serie de antecedentes relevantes.

Entonces, quiero solicitarle autorización a la Sala para que podamos sesionar a las doce y media de mañana, sin perjuicio de que las sesiones especiales se vayan intercalando martes o miércoles para no afectar una sesión de Comisión en particular.

Es lo que solicito, Presidente. Hemos conversado este asunto con los integrantes de la Comisión de manera transversal, para escuchar al Ministro y al Director Nacional de Vialidad.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sobre el punto de fondo, se ha acordado por parte de los Comités que las sesiones especiales se irán alternando los martes y miércoles, de 12 a 14 horas, para que solo se obstaculice un día de sesiones de Comisión.

Tengo entendido que la próxima sesión especial va a ser el martes 3 de mayo, y la siguiente, el miércoles 11 de ese mismo mes.

Hay fijada una para mañana, y el Senador De Urresti está pidiendo que se modifique la hora de citación: que no sea de 12 a 14 horas, sino que de 12:30 a 14 horas.

El señor DE URRESTI.— ¡No, Presidente!

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿No?

El señor DE URRESTI.— ¡Presidente!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Perdón, corrijo: está pidiendo que sesionen en paralelo.

El señor DE URRESTI.— ¡Claro!

Colegas, viene el Ministro a las doce y media, quien va a exponer sobre las carteras de proyectos y, particularmente, los inconve-

nientes que hubo derivados del atasco que se produjo la semana recién pasada en las rutas concesionadas.

Entonces, lo que pido es que mañana la Comisión de Obras Públicas pueda sesionar en paralelo con la Sala, de doce y media a dos de la tarde.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Corrijo, entonces: se pide autorización para que la Comisión de Obras Públicas pueda sesionar paralelamente con la Sala, de doce y media a dos.

¿Habría acuerdo para acceder a lo solicitado?

Acordado.

Y se mantiene, entonces, la citación a sesión especial a las doce del día.

Senador Moreira.

El señor MOREIRA.— Entiendo que cuando hay cosas muy importantes uno puede dar la unanimidad; pero la idea es que si como Senado pedimos una sesión especial, es para que estemos todos aquí. Porque de repente es un espectáculo: se quedan los Ministros hablando solos, y los demás están en Comisiones.

Entonces, creo que ello no es bueno.

Pero en este caso, atendido lo que ha señalado el Senador De Urresti, Presidente del Partido Socialista, vamos a acceder. Y bueno, de la misma forma que vienen los Ministros de Obras Públicas y otros, pucha, ojalá concurra el Gobierno a explicarnos la reforma previsional, puesto que, al parecer, Presidente, este empezará a funcionar a partir del 5 de septiembre. Porque antes no lo vemos proactivo.

Así que me llama mucho la atención que todo lo tiren para después del plebiscito; y hay muchas cosas importantes que hacer, como la reforma previsional, que estamos esperando en la Comisión de Trabajo del Senado.

**MINUTO DE SILENCIO EN MEMORIA DE  
EX DIPUTADA Y EX MINISTRA  
DEL TRABAJO SEÑORA MIREYA  
BALTRA MORENO**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senadora Pascual, tiene la palabra.

La señora PASCUAL.— Gracias, Presidente.

No es sobre el punto que están discutiendo, sino respecto de otro asunto. No sé si me equivoco, y pido que me disculpen por la inexperiencia en Sala, pero me gustaría solicitar lo siguiente.

Es de público conocimiento el fallecimiento de la ex Diputada y ex Ministra del Trabajo (primera mujer en ejercer este cargo) Mireya Baltra Moreno. Entonces, si es factible, pido un minuto de silencio en su honor.

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Es lo que corresponde, Senadora Pascual.

Por tanto, vamos a acceder a rendir homenaje, con un minuto de silencio, a una ex parlamentaria, ex Diputada y ex Ministra del Trabajo como fue Mireya Baltra.

Procedemos, entonces, al minuto de silencio.

*(Los asistentes se ponen de pie y la Sala guarda un minuto de silencio).*

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene la palabra el Senador Walker.

El señor WALKER.— Muchas gracias, Presidente.

Con respecto al primer punto de la Cuenta, se ha hecho presente la renovación de la urgencia, con carácter de “suma”, para el proyecto que crea el Servicio Nacional de Reinserción Social Juvenil e introduce modificaciones a la ley N° 20.084, sobre responsabilidad penal de adolescentes.

Al respecto, cumplo con informar, como Presidente de la Comisión de Constitución del Senado, que la respectiva Comisión Mixta fue convocada en tiempo y forma tan pronto recibimos los nombres de quienes la integrarían por parte de la Honorable Cámara de Diputados. Y quiero agradecer la presencia, ayer, de la totalidad de las Senadoras y los Senadores de la Comisión de Constitución para poder constituir dicha instancia: la Senadora Ebensperger, el Senador Pedro Araya, el Senador Rodrigo Galilea y el Senador Alfonso de Urresti. Pero grande fue nuestra sorpresa al ver que no concurrió ningún Diputado.

Por lo tanto, le pido a la Mesa oficiar a la Honorable Cámara de Diputados haciéndole ver esta situación. Se trata de un proyecto fundamental, porque, junto con el del Servicio Nacional de Protección Especializada a la Niñez y Adolescencia, es el que termina con el Sename.

Ya que la coalición de Gobierno, Presidente, quiere terminar con el Senado, a mi juicio es importante tomar nota de esta clase de hechos.

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Habría acuerdo en la Sala para enviar el oficio solicitado por el Senador Walker haciéndole presente a la Cámara de Diputados la situación descrita?

Acordado.

#### **INTERPRETACIÓN Y MODIFICACIÓN DE NORMAS PARA RECONOCIMIENTO EFECTIVO DE DERECHO SOCIAL A LA EDUCACIÓN**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se ha informado, por la Comisión de Educación y Cultura, que fueron retiradas las indicaciones que en su oportunidad fueron presentadas respecto del proyecto, en primer trámite constitucional, que interpreta la ley N° 19.496 y modifica otras normas legales, correspondiente al

boletín N° 13.053-04.

—**Ver tramitación legislativa del proyecto en el siguiente vínculo: boletín 13.053-04.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Atendido lo anterior y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 120 del Reglamento del Senado, se ha solicitado declarar que dicha iniciativa legal se entienda aprobada también en particular.

¿Habría acuerdo?

—**Queda aprobado en particular el proyecto.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Por lo tanto, se despacha a la Cámara de Diputados para cumplir su segundo trámite constitucional.

Las indicaciones habían sido presentadas por el Senador Latorre, quien las retiró, razón por la cual no es necesario volver a votar el proyecto en particular. Aprobado ya en general y no habiendo indicaciones, se entienda aprobado también en particular.

Vamos a dar inicio al Orden del Día.

### **V. ORDEN DEL DÍA**

#### **INCORPORACIÓN DE DESARROLLO SOSTENIBLE DENTRO DE BASES DE LA INSTITUCIONALIDAD**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Gracias, señor Presidente.

Conforme a los acuerdos adoptados por los Comités, el señor Presidente reanuda la discusión general del proyecto de reforma constitucional, iniciado en moción de los Honorables Senadores señoras Allende y Órdenes y señor Sandoval, y los entonces Senadores señores Bianchi y Girardi, en primer trámite constitucional, para incorporar el desarrollo sostenible dentro de las bases de la institucionalidad, con informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

—**Ver tramitación legislativa del proyecto en el siguiente vínculo: boletín 12.402-07.**

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Cabe recordar que la Sala del Senado, en su sesión del 13 de abril del año en curso, inició el estudio de la iniciativa, quedando pendiente su tratamiento para la sesión del día de hoy.

Asimismo, es importante reiterar lo siguiente:

1° El objetivo del proyecto es incorporar un inciso nuevo al artículo 1° de la Constitución Política, ubicado en el capítulo I, sobre Bases de la Institucionalidad, con el fin de consagrar el desarrollo sostenible como principio orientador de nuestra institucionalidad.

2° La Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento hizo presente que, no obstante que el proyecto es de artículo único, lo discutió solo en general, con el objeto de otorgar a Sus Señorías la oportunidad de perfeccionarlo y enriquecerlo con ocasión de un segundo informe.

3° La referida Comisión aprobó la idea de legislar por la unanimidad de sus entonces miembros, los Honorables Senadores señores De Urresti y Huenchumilla y los ex Senadores señores Allamand, Harboe y Pérez.

Finalmente, cabe señalar que el proyecto de reforma constitucional requiere, para su aprobación, el voto conforme de las dos terceras partes de las señoras y señores Senadores en ejercicio, esto es, 33 votos favorables.

El texto que se propone aprobar en general se transcribe en las páginas 8 y 9 del primer informe de la Comisión y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

Es todo, señor Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— No sé si la Senadora Órdenes o la Senadora Allende, autoras de la iniciativa, van a hacer uso de la palabra.

En todo caso, el informe ya fue entregado en una sesión anterior, por lo que no es necesario que se le dé lectura nuevamente. Fue entregado por el Senador Walker, Presidente de la

Comisión de Constitución.

Senadora Allende, ¿va a intervenir?

Tiene la palabra.

La señora ALLENDE.— Gracias, Presidente.

Lo cierto es que creo que ya hemos diagnosticado, desde el propio Senado, que actualmente nuestra Constitución no es suficiente, por sí sola, para hacer frente a la gran crisis ambiental que estamos viviendo.

Esa es la razón por la cual nace este proyecto. En honor a la verdad, este fue hecho el 2019, cuando teníamos bastante menos conciencia de las consecuencias que íbamos a tener, especialmente a partir del cambio climático, cambio irreversible que estamos viviendo intensamente como país, ya que somos muy vulnerables al respecto.

Por supuesto, nuestra Carta Fundamental no fue redactada teniendo en mente el estado actual de la crisis. Tampoco se tuvo a la vista que la conservación del medio ambiente debía permitir el desarrollo de las generaciones futuras, así como preservar, resguardar y mantener la naturaleza.

El tema del desarrollo sostenible y la naturaleza no es baladí.

La reforma que se propone se coloca en el artículo 1° de nuestra Constitución, y puede convertirse, si la trabajamos con las indicaciones adecuadas, en un principio orientador de todo el ordenamiento jurídico chileno que sirva de clave para la interpretación y lectura de la actividad del Estado.

Un principio de desarrollo sostenible es fundamental. Así lo plantean las Naciones Unidas, porque la realidad climática es más dura de lo que somos conscientes.

Reitero: el cambio climático es irreversible. Aun cuando logremos las metas del Acuerdo de París -fijense-, no podremos volver al equilibrio que tenía el planeta hace cincuenta años o más. En las últimas tres décadas hemos llevado al planeta a su límite, y esa presión la ha causado nuestro propio modelo civilizatorio.

Pero estos datos no son cualesquiera: provienen de informes periódicos que elaboran los más prestigiosos científicos en materia ambiental a solicitud de las Naciones Unidas, en el marco de la COP de Cambio Climático, panel denominado por sus siglas “IPCC”.

Pues bien, su último informe, de inicio del mes de abril, es lapidario al constatar que la disminución de las emisiones contaminantes es una tarea urgente. Tenemos solo diez años para lograrlo; de lo contrario, nuestra civilización corre serio riesgo de desaparecer como tal. Incluso se indica que las emisiones de gases de efecto invernadero deben disminuir de manera precipitada y profunda antes del 2025 para que nuestro planeta siga siendo habitable.

Por lo tanto, lo primero que debemos resaltar es que nuestra Constitución no cuenta actualmente con un concepto como el de desarrollo sostenible.

Ahora bien, nuestra ley ambiental tiene su propia definición de este concepto, que va en la misma línea, pero, por la jerarquía y rango que le da una ley ambiental, no logra influir en otras normas con incentivos perversos en nuestro ordenamiento jurídico y que incluso la OCDE le ha pedido a Chile revisar.

Si bien algunos pretenden tomarse de esto para generar discusiones más bien artificiales, indicando que el vocablo “sustentable” usado por la ley ambiental chilena no coincide con el que se propone en este proyecto (“sostenible”), lo cierto es que innumerables publicaciones coinciden en que, lingüísticamente hablando, ambos términos son correctos y sinónimos casi perfectos. Por lo demás, el lenguaje de la Nueva Constitución usa justamente el de “sostenible”, por lo cual considero bastante sensato que pudiésemos propender a homologar el lenguaje.

En todo caso, me parece solo una cuestión de forma cuya solución perfectamente se la podemos dejar a la Biblioteca del Congreso o a la Secretaría.

En cuanto al fondo, creo que este proyecto

-lo debo decir con sinceridad- es un poco antropocéntrico en su formulación. Sigue la lógica del actual artículo 1° de nuestra Constitución al decir: “Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza”.

Por lo tanto, considero que hay un espacio importante para mejorar la iniciativa mediante indicaciones.

Necesitamos consagrar el desarrollo sostenible como eje central para el actuar del Estado y relacionarlo con el bien común que propone el mismo artículo 1°.

Además, en esta misma disposición se consagra un derecho a las personas que quizás puede trasladarse al artículo 19, N° 8, que versa sobre el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación.

Por lo que hemos podido informarnos, el proyecto de Nueva Constitución ya aspira a ser mucho más ambicioso en este sentido. Dota a la naturaleza de derechos, reconoce la crisis ambiental y ecológica, y mandata al Estado a proteger la biodiversidad, debiendo preservarla, conservarla y restaurarla.

Aun cuando nuestra Nueva Constitución todavía no es una realidad, lo cierto es que por mientras debemos trabajar con la que tenemos. Es nuestro deber empujar la barrera de lo posible en términos ambientales. No se trata de cuidar el medio ambiente “porque sí”; si no lo cuidamos, perjudicamos a las generaciones futuras, provocamos un mundo más pobre y desigual, y corremos el certero riesgo de desaparecer como civilización.

Por eso, a pesar de que la Convención ha avanzado más en la Nueva Constitución en estos términos, me parece importante y recomendable apoyar este proyecto, para que el artículo 1° sea orientador, a nivel constitucional, de lo que deben ser nuestras preocupaciones y políticas públicas.

He dicho.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias, Senadora Allende.

Tiene la palabra el Senador Sandoval.

El señor SANDOVAL.— Muchas gracias, Presidente.

Tal como señala la Senadora Allende, participe de la iniciativa, el proyecto fue aprobado por la Comisión de Constitución el 20 de marzo de 2019 por la unanimidad de sus miembros, los ex Senadores Allamand, Harboe y Pérez y los actuales Senadores De Urresti y Huenchumilla.

El proyecto en sí busca incorporar en el artículo 1º, de Bases de la Institucionalidad, un concepto que está adquiriendo un creciente valor en nuestra sociedad y que tan bien nos hace a todos, como lo es el contexto ambiental, la protección ambiental, la ecología, tal cual lo ha señalado la propia Senadora Allende, en el sentido de la definición y el nuevo trabajo constitucional que plantea un Estado ecológico.

El proyecto consta de un artículo único que agrega un nuevo penúltimo inciso al artículo 1º de la Constitución, sin modificar el resto, que señala: “Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza”.

El proyecto se elaboró en el contexto de la realización de la COP25 en Chile. Ese es su marco, que hay que señalar. Como bien indicó la Senadora Allende, se planteó con motivo de dicha conferencia mundial, en la cual nuestro país iba asumir un protagonismo significativo.

El proyecto, como expresé, fue aprobado en general en marzo del año 2019, en el marco de la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, llamada “COP25”.

En cuanto a lo que implica un desarrollo sostenible, durante la discusión en la Comisión se hizo presente que las Naciones Unidas lo ha definido como aquel que satisface las necesi-

dades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades. Qué duda cabe de que las acciones y los actos que realizamos hoy día tienen efectos significativos no solamente en el presente, como lo comprobamos hoy a raíz del cambio climático, sino, fundamentalmente, para las generaciones que vienen.

Por eso el proyecto busca establecer, como principio rector, un adecuado equilibrio entre el desarrollo económico y el cuidado del medio ambiente, especialmente en toda la acción del Estado.

Cabe mencionar que la propia OCDE, en todas las decisiones que adopta y en todos sus niveles internos, señala que se debe operar bajo un principio rector de este tipo. Es algo ya utilizado en organismos como Naciones Unidas y responde a la nueva manera en que los países deben concebir el desarrollo económico y su respeto por el medio ambiente.

Tratándose de un proyecto de artículo único que está cumpliendo su primer trámite, evidentemente que llamamos, señor Presidente, tal como ya lo hizo la Senadora informante, a votarlo a favor, pidiéndole además, dado que es de *quorum* especial, que desde ya se pueda abrir la votación.

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se ha solicitado por parte del Senador Sandoval abrir la votación, entendiendo que estamos ante un proyecto de *quorum* especial.

¿Habrá acuerdo en tal sentido?

Acordado.

En votación.

(Durante la votación).

El señor GUZMÁN (Secretario General).— El proyecto se encuentra en votación.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene la palabra la Senadora Órdenes.

La señora ÓRDENES.— Gracias, Presidente.

El desarrollo sostenible fue definido por primera vez en el informe *Nuestro Futuro Co-*

*mún*, de 1987, por mandato de Naciones Unidas, como “el desarrollo que permite satisfacer las necesidades de la generación presente sin comprometer las posibilidades de las del futuro de satisfacer sus propias necesidades”.

Luego, en 1992, mediante la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo, se formaliza a través de una serie de principios, conocidos como los “Principios de Río”.

En este proyecto de reforma constitucional, que ingresamos en enero del año 2019, justamente estamos proponiendo agregar, en el artículo 1° de la Constitución, sobre Bases de la Institucionalidad, el primero de estos principios, según el cual “Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza”.

Los Principios de Río siguen estando completamente vigentes, y de hecho el Acuerdo de Escazú, que próximamente analizaremos en este Senado, se fundamenta en la aplicación del principio N° 10. Además, las tres décadas que han transcurrido desde 1992 hasta la fecha no han hecho más que reforzar la necesidad de avanzar hacia un verdadero desarrollo sostenible, como un imperativo de nuestra propia supervivencia como especie en el planeta.

Así, el año 2015, y tras un proceso iniciado en la Cumbre de Río+20, el mundo adoptó los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) al 2030, mostrando la necesidad de pasar de las definiciones y declaraciones a la acción, con ciento sesenta y nueve metas medibles y desagregadas para lograr este nuevo tipo de desarrollo.

Uno de los motivos que nos han hecho tomar mayor conciencia sobre la necesidad de alcanzar el desarrollo sostenible es la emergencia climática y la evidencia científica irrefutable en torno a esta situación. El ODS N° 13 propone adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

En el caso de Chile, a pesar de ser un país pequeño con bajas emisiones de gases de efec-

to invernadero, este fenómeno nos afecta intensamente, dadas nuestras particularidades geográficas. Nosotros cumplimos con siete de los nueve criterios de vulnerabilidad definidos en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, y nuestro índice de riesgos es considerado como “muy alto”, solo comparable en Latinoamérica con algunas zonas del Caribe.

Dada toda la evidencia disponible y considerando el compromiso mundial del cual Chile es parte, creo que nadie en esta Sala debiera tener dudas sobre la importancia de relevar el desarrollo sostenible al mayor grado de compromiso político e institucional, es decir, en las Bases de la Institucionalidad, para que dicho reconocimiento alcance, sin ambigüedades, a todas las acciones públicas y privadas, considerando las esferas sociales, ambientales y económicas que trae aparejadas.

Por supuesto se puede discutir el carácter textual de dicho reconocimiento en atención a la existencia de visiones biocéntricas que cada vez cobran más fuerza y que contemplan al ser humano como parte integrante de la naturaleza.

Ahora bien, esta reforma constitucional la presentamos a inicios del 2019 cuando Chile se preparaba para ser el país anfitrión de la COP de ese año y antes del estallido social, antes del Acuerdo por la Paz Social y la Nueva Constitución y antes de contar con una Ley Marco de Cambio Climático pionera en la región.

A nivel mundial, una pandemia y una guerra han sido solo algunos de los fenómenos que han dado vuelta las prioridades y que tornan todavía más compleja la tarea de alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible en tan solo ocho años más.

Además, Presidenta, actualmente la Convención Constitucional está preparando una propuesta de Carta Fundamental. En su Comisión de Medio Ambiente ya han desarrollado un primer informe donde se reconocen los derechos de la naturaleza, los bienes comunes naturales y el modelo económico.

Yo invito a votar a favor esta reforma constitucional, reconociendo también el trabajo que se está haciendo paralelamente.

He dicho, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el Senador Gastón Saavedra.

El señor SAAVEDRA.— Gracias, Presidenta.

No existen dudas en nuestro país acerca de la conveniencia y la expresión de voluntad de avanzar en mejores condiciones de vida para el territorio nacional en el sentido de proteger nuestra flora y fauna y, al mismo tiempo, asegurar la vida de los que habitamos este país.

Por lo tanto, es justo y necesario aprobar esta reforma a la Carta Fundamental, porque significa establecer con rango constitucional el desarrollo sustentable.

Cambiamos la aguja del desarrollo y le damos una forma distinta: no solamente producir, no solamente explotar los recursos naturales, no solamente rentabilizar el capital en desmedro de la naturaleza y nuestro ecosistema.

Pero hay situaciones que no podemos dejar de lado.

Voy a concurrir con mi voto favorable.

Cuando uno toma decisiones a propósito de los acuerdos internacionales que Chile adopta—por ejemplo, reducir en un 20 por ciento la emisión de material particulado y de gases de efecto invernadero, es decir, dejar de usar el carbón para generar energía—, se provocan situaciones complejas y difíciles para el factor humano, esto es, el trabajo, que es parte de la sustentabilidad.

Y creo que en esa materia el país está al debe. La sustentabilidad social también debe ser parte de este proceso.

Cuando hoy día ENEL clausura la central termoeléctrica Bocamina en Coronel y sus trabajadores, en muchos casos tercerizados y también directos, se ven afectados, vemos que no hay una responsabilidad social de la empresa para amparar y proteger a los trabajadores que deben salir de ese lugar a raíz de que

hemos decidido como país dejar de producir energía a partir del uso del carbón.

Esa es una materia pendiente en Chile.

Está bien el modelo sustentable. No hay duda de aquello. Tenemos un compromiso profundo y una convicción con nuestro país; pero también debe ser claro y preciso que vamos a proteger a los trabajadores, recogiendo la vertiente de la sustentabilidad social que nos propone la OIT, esto es, una transición justa, que es un mecanismo de carácter tripartito para que aquellos trabajadores que salen producto del cierre de estas empresas queden protegidos social, económica y culturalmente.

Eso no lo estamos haciendo.

Por lo tanto, llamo la atención sobre esta situación. Es un punto que debemos considerar. Está bien poner a nivel constitucional el desarrollo sustentable, pero en el mismo rango debiese estar la protección social que requieren aquellos que dejan de pertenecer a esas fuentes de empleo cuando se toma la decisión correcta de cerrarlas, dado que debemos avanzar en mayores grados de sustentabilidad.

En suma, Presidenta, se trata de administrar con equilibrio y en justicia el país, de entregar seguridad social a la par de un desarrollo sustentable. Sin eso, no habremos hecho la tarea en su conjunto y en términos integrales para proteger el medio ambiente y los recursos naturales, posibilitando una distribución justa de los ingresos y, al mismo tiempo, resguardando el trabajo que permite a las personas desarrollarse integralmente.

Votaré a favor porque es necesario y es bueno para Chile tener un modelo de desarrollo sustentable. Pero también llamo la atención respecto de esa carencia: la sustentabilidad social, que no está presente hoy día en nuestro país.

He dicho, Presidenta.

Muchas gracias.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— A usted, Senador.

Tiene la palabra la Senadora Yasna Provoste.

La señora PROVOSTE.— Muchas gracias, Presidenta.

Con iniciativas como este proyecto de reforma constitucional estamos acortando la distancia que separa a nuestro país de la adaptación de su institucionalidad a un auténtico desarrollo ambiental.

Esta reforma representa una toma de conciencia colectiva en la necesidad de ponernos al día en una materia de la que depende la calidad de vida de la comunidad nacional, especialmente de las comunidades locales que deben pasar de ser zonas de sacrificio a territorios de desarrollo humano pleno.

La falta de conciencia llevó al retraso en la legislación. Y este retraso permitió los abusos, el deterioro del medio ambiente y el daño irreparable para muchas familias.

Quiero felicitar esta iniciativa, originada en una moción de las Senadoras Allende y Órdenes, de los ex Senadores Bianchi y Girardi, y del Senador Sandoval.

El Senador Sandoval hacía una buena descripción de esta iniciativa de artículo único.

Creo que su mayor valor es que consagra el desarrollo sostenible como un principio orientador de nuestra institucionalidad y la ubica, como debe ser, en el encabezado de nuestra Carta Fundamental.

Buscamos establecer en forma inequívoca que los seres humanos son el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible, algo muy distinto y hasta contrapuesto al modelo de desarrollo egoísta e inequitativo que ha predominado en nuestra sociedad por mucho tiempo.

Algunos señalan que esto es aparentemente sencillo, así como lo es el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación. Pero si fuera tan simple como parece y si no tuviera infinitas consecuencias prácticas, habría estado allí mucho antes. Hemos tenido que llegar a una crisis de dimensiones planetarias y a comprometer la vida en la Tierra para que sintamos la urgencia de hacer presente lo que hoy para

los niños y niñas de Chile es lo más fácil de imaginar.

El cambio climático solo puede ser enfrentado por un cambio de conducta individual y colectiva de cada uno de nosotros y nosotras para estar a la altura del desafío que hemos recibido y de la obligación que tenemos de cuidar el patrimonio medio ambiental, que dejaremos en herencia a nuestras futuras generaciones.

Las reservas naturales que hoy tenemos, los ecosistemas que hemos heredado no han de ser la historia futura de lo que se perdió, sino la tarea permanente de lo que seamos capaces de preservar de hoy en adelante.

Algunos pensarán que este es un paso pequeño; pero estoy convencida de que lo más importante es que no dejemos de caminar en la dirección correcta. Por eso seremos juzgados en un porvenir nada de lejano.

Lo que debemos mantener siempre en nuestro pensamiento es que somos demasiado pequeños para asumir responsabilidades planetarias, y en realidad lo único pequeño es dejar de aceptar desafíos grandes. Esa es la excusa que nos llevó a la crisis y es lo que ha dejado en la indefensión a comunidades que cada uno de nosotros conoce perfectamente, especialmente en los territorios que representamos.

Lo que vamos a conseguir con este paso es, nada más y nada menos, un principio que oriente el desarrollo sostenible, pero será una señal muy potente para toda la comunidad.

Señora Presidenta, he sostenido y sigo insistiendo que la justicia ambiental debe ser la base de un desarrollo sostenible, un pilar del modelo socioambiental. Debemos transformar el actual modelo de desarrollo y nuestro sistema económico, con su injusta distribución de cargas y beneficios ambientales, por una política ambiental enfocada hacia aquellos territorios más impactados, con mayores presiones productivas, por medio de una política moderna que genere nuevos procesos, que reduzca sus emisiones y que fortalezca la democracia ambiental.

Para eso tenemos mucho trabajo por delante, como impulsar una ley de descontaminación, rehabilitación y regeneración socioambiental, regional y zonas de sacrificio; también una ley general de gestión sostenible de residuos y desechos, con enfoque de cero residuo a rellenos, y promover las modificaciones pertinentes al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Pero cada día tiene su afán, y hoy es el de sacar esta reforma constitucional adelante... *(se desactiva el micrófono por haberse agotado el tiempo y se vuelve a activar por indicación de la Mesa)*...

Le agradecería al señor Secretario que tuviera la gentileza de no cortar la intervención.

Voto a favor, señora Presidenta.

Muchas gracias.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senadora.

Tiene la palabra el Senador José Miguel Durana.

El señor DURANA.— Gracias, Presidenta.

Este proyecto de reforma constitucional me parece extemporáneo, puesto que busca incorporar un inciso nuevo con el fin de consagrar el desarrollo sostenible como principio orientador de nuestra institucionalidad.

Se trata de un tema que lo está viendo la Convención Constitucional. A este respecto, cabe hacer presente que una iniciativa de estas características es contradictoria con lo propuesto actualmente por la Comisión de Medio Ambiente del referido órgano, que ha planteado la idea de un Estado ecologista, en desmedro de la actividad económica y de un desarrollo sostenible.

De hecho, el concepto de “desarrollo sostenible” ha sido vetado por los grupos de la izquierda más radical de la Convención Constitucional, ya que, a diferencia de la propuesta de ella referida al ecocentrismo, esta propuesta de reforma constitucional pone al ser humano en el centro del problema medioambiental y respeta la idea de que el Estado y su actuar deben estar al servicio de la persona humana.

Lo anterior no significa que como Senadores nos debamos inhibir de realizar las reformas constitucionales que consideremos pertinentes; pero obviamente no veo el objeto o la necesidad de abocarnos en esta oportunidad a una reforma de las bases de la institucionalidad de nuestro país.

Sin perjuicio de ello, dada la crisis climática que vivimos, la señal que hoy entregamos es quizás nuestro compromiso con el medio ambiente, con el desarrollo sostenible, y ojalá sea debidamente considerada -comillas- en esa casa de todos que hoy se redacta, en la nueva Constitución.

Me abstengo, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

No hay más inscritos.

Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Falta el Senador Huenchumilla.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Querido Senador Huenchumilla, tiene la palabra.

El señor MOREIRA.— ¡Viste que te quiere, Francisco...!

El señor HUENCHUMILLA.— Efectivamente... *(en tono de risa)*.

Muchas gracias, estimada Presidenta. El afecto es recíproco, porque trabajamos muy bien en la Comisión de Constitución.

No pensaba intervenir en este debate, pero me llamó la atención lo que señaló la Senadora Isabel Allende en cuanto al concepto antropocéntrico que está implícito en esta reforma y, también, lo que acaba de expresar el Senador Durana.

Se me ocurre la siguiente reflexión. Los seres humanos estamos inmersos dentro de una cultura que ilumina nuestras acciones e ilumina la forma en que nos enfrentamos a la vida, a la naturaleza y al desarrollo. Ese es el mundo en que vivimos. Estamos, por así decirlo, involucrados e influenciados profundamente por una cultura que data de milenios. Y la cultura

ra occidental proviene de lo que se llama en filosofía política “las religiones secundarias”, aquellas que están fundadas en el libro.

Nosotros somos tributarios de la cultura judeocristiana, que emana de aquella frase de la biblia que le dice al hombre, como mandato, “Creced y multiplicaos y llenad la tierra”. Pero los seres humanos tomaron eso como que eran los señores del mundo, de los animales, de la naturaleza. Y tenemos entonces al hombre en el centro, y la naturaleza y todo al servicio de él.

Así fue el desarrollo de la humanidad, donde el hombre arrasó con la naturaleza, lo que se manifestó, sobre todo, en la Revolución Industrial, cuando el desarrollo del capitalismo y de la economía de mercado significó que todo ello se hizo a costa de los ríos, los lagos, las aguas, la naturaleza, los bosques, porque lo que contaba era el crecimiento económico, la producción de bienes, y de esa manera producir la sociedad que nosotros construimos a lo largo de estos últimos tres siglos.

Después nos dimos cuenta de que este tipo de desarrollo nos generaba un profundo reto, actual, contemporáneo, ya que estábamos destruyendo la naturaleza y provocando un cambio profundo en el clima que amenazaba a la humanidad, porque toda la producción se iba arriba, con los efectos de los gases invernaderos, con la escasez de agua y con todos los problemas que hemos vivido.

Entonces, el hombre paró y dijo: “Este desarrollo no puede seguir así; tiene que ser un desarrollo sostenible”. Y el desarrollo sostenible dice que podemos tener crecimiento económico, pero que en este deben darse dos variables: que ese crecimiento sea con progreso social en beneficio de la gente y, además, con equilibrio medioambiental.

Por lo tanto, tenemos al hombre que no solo está en este mundo para destruirlo, sino también para desarrollar, combatir las desigualdades y la pobreza, producir bienes y servicios, usar su inteligencia, la tecnología.

Ahora, lo que viene en este nuevo mundo es la inteligencia artificial. ¡Pero eso no significa que destruyamos el hábitat donde vivimos!, sino que el desarrollo nuestro está inserto en el de las futuras generaciones. No estamos aquí para destruir este mundo y que las futuras generaciones se encuentren con un mundo destruido.

Entonces, el desarrollo sostenible es para esta generación, pero también lo es para la futura; es para los seres humanos, y debe respetarse la naturaleza, el progreso social y el equilibrio medioambiental.

Ese es el sentido cultural de lo que estamos haciendo hoy día al proponer y apoyar esta reforma constitucional, que le da una nueva cultura al desarrollo que debemos tener los seres humanos en el siglo XXI.

Por lo tanto, voto a favor.

Gracias, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

No hay más Senadores inscritos.

Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— ¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador aún no ha emitido su voto?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Terminada la votación.

—**Se aprueba en general el proyecto (40 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención) y se deja constancia de que se cumple el quorum constitucional exigido.**

**Votaron por la afirmativa** las señoras Allende, Aravena, Campillai, Carvajal, Ebenperger, Gatica, Núñez, Órdenes, Pascual, Provoste, Rincón y Sepúlveda y los señores Araya, Bianchi, Castro (don Juan Luis), Castro (don Juan), Chahuán, Coloma, Cruz-Coke, Edwards, Elizalde, Galilea, García, Huenchumilla, Insulza, Kast, Keitel, Kuschel, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza, Van Rysselberghe, Velásquez y Walker.

**Votó por la negativa** el señor Kusanovic.

**Se abstuvo** el señor Durana.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Queda aprobado el proyecto en general y vuelve a la Comisión para su estudio en particular.

Corresponde fijar plazo para la presentación de indicaciones.

Se ha propuesto hasta el 29 de abril, a las 12 horas.

Presidenta de la Comisión, Senadora Órdenes, ¿está de acuerdo con ese plazo?

La señora ÓRDENES.— Sí, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Muy bien.

—**Así se acuerda.**

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Senador De Urresti, tiene la palabra.

El señor DE URRESTI.— Presidenta, ¿podría agregar, por favor, mi voto favorable al proyecto?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Así se hará, Senador.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Se registra la intención de voto favorable del Senador señor De Urresti.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Ahora pasamos al siguiente proyecto de la tabla.

Tiene la palabra, señor Secretario.

#### **ESTABLECIMIENTO DE SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA**

El señor GUZMÁN (Secretario General).— La señora Presidenta pone en discusión en general el proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señores Chahuán y Soria y de los ex Senadores señores García-Huidobro, Letelier y Pizarro, en primer trámite constitucional, sobre Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

—**Ver tramitación legislativa del proyec-**

**to en el siguiente vínculo: boletín 13.125-15.**

El señor GUZMÁN (Secretario General).— El principal objetivo del proyecto de ley es establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera que habilite a las compañías del ramo a efectuar dicho tipo de prestaciones de manera segura, eficiente, oportuna, satisfactoria y en cumplimiento a las máximas que rigen el rubro.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones consigna que la Sala del Senado, en sesión del 8 de enero del año 2020, autorizó a dicha instancia para discutir el proyecto de ley en general y en particular a la vez. Sin perjuicio de lo anterior, deja constancia de que lo debatió solo en general, por considerar que contiene disposiciones y elementos que ameritan un mayor análisis. En consecuencia, acordó proponer a la Sala que lo discuta y estudie en los mismos términos.

La mencionada Comisión aprobó la idea de legislar por la unanimidad de sus entonces miembros, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Chahuán, García-Huidobro, Letelier y Pizarro.

Finalmente, se hace presente que el artículo 8 del proyecto de ley reviste carácter orgánico constitucional, por lo que requiere 29 votos favorables para su aprobación.

El texto que se propone aprobar en general se transcribe en las páginas 46 a 50 del informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

Es todo, señora Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Secretario.

Tiene la palabra la Senadora Órdenes, quien dará el informe de la Comisión.

La señora ÓRDENES.— Señora Presidenta, el proyecto que la Sala va a discutir en general en esta oportunidad tiene su origen en una moción de los Honorables Senadores señores Chahuán y Soria y de los ex Senadores señores García-Huidobro, Letelier y Pizarro.

Su objetivo consiste en establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera que habilite a las compañías del ramo a efectuar dicho tipo de prestaciones de manera segura, eficiente, oportuna, satisfactoria y en cumplimiento de las máximas que rigen el rubro.

Durante la discusión de la iniciativa la Comisión contó con la participación del ex Subsecretario de Transportes, señor José Luis Domínguez; del ex Jefe de Gabinete de la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos González; de la ex Jefa de la División de Normas de la Subsecretaría de Transportes, señora Lorena Araya; de la ex Asesora Legislativa del Ministerio, señora Josefina Hübner; del ex Encargado de Relaciones Institucionales, señor Jorge Gómez, y del ex Asesor de la División Política, Regulatoria y Estudios de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, señor Guillermo Vidal.

También fueron especialmente invitadas a exponer sus puntos de vista las siguientes entidades: la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC; la Confederación Nacional de Transporte de Carga, CNTC, y Chiletransporte A.G.

Se deja constancia de que durante el debate en general la Comisión contó oportunamente con un informe sobre legislación comparada, relativo a aspectos relacionados con el proyecto de ley, elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional.

El proyecto está estructurado en base a 17 artículos permanentes, dispuestos en siete Capítulos.

En relación con el objeto, la iniciativa señala que busca establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera que permita autorizar o habilitar a las empresas del rubro a operar en este ámbito, garantizando que sus prestaciones sean seguras, eficientes y oportunas. Lo anterior, satisfaciendo, además, la demanda que asista a la actividad y en cumplimiento de los principios rectores de la

misma.

Se dispone que el sistema en cuestión considerará un registro, en el cual se consignará toda la información relacionada con las compañías previamente indicadas, señalando su identificación, propiedad y las especificaciones técnicas de los vehículos que empleen en el transporte terrestre.

Posteriormente, se establece el ámbito de aplicación de la iniciativa, indicando que las disposiciones de esta última se aplicarán dentro del territorio nacional, de manera íntegra, al transporte de carga por carreteras.

Luego, la iniciativa en estudio enumera los principios rectores que deberán observar los transportistas del rubro en sus labores, destacándose, entre ellos, la buena fe, la eficiencia, los resguardos en materia de seguridad, la sustentabilidad y el respeto por la libre competencia.

Seguidamente, se consagran diversas definiciones de conceptos abordados por el proyecto de ley, tales como “cadena logística”, “credencial autorizante”, “Sistema Nacional de Transporte de Carga” y “usuario del servicio de transporte de carga terrestre”.

A continuación, el proyecto dispone que en el sistema en comento deberá inscribirse a toda persona, natural o jurídica, que realice un servicio de transporte de carga por carretera, siendo ello un requisito obligatorio para ejercer tal actividad.

Asimismo, señala que las compañías legalmente constituidas e inscritas en el Registro General Obligatorio, que sean prestadoras de servicios de transporte de carga por carretera, deban solicitar y obtener de los organismos correspondientes, y de conformidad con el reglamento pertinente, el permiso o autorización para operar.

Luego, se considera un procedimiento en el evento de que la autoridad administrativa competente deniegue el permiso o autorización para operar y prestar servicios de transporte de carga.

En seguida, se contempla que las empresas del sector deban tener permanentemente a disposición de la autoridad las estadísticas, libros y demás documentación que permitan verificar la información suministrada. En caso de fusión o absorción de la empresa, o de la incorporación de nuevos integrantes o maquinarias a la compañía, esta última debe comunicar ese hecho a la Subsecretaría de Transportes, adjuntando la documentación pertinente al sistema, a fin de que tal organismo incorpore un anexo al permiso o autorización ya otorgado.

La iniciativa en estudio ordena el retiro de circulación de los camiones, tracto-camiones y sus respectivos remolques o semirremolques, en caso de que en una fiscalización en ruta, realizada por Carabineros de Chile o inspectores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se detecte que los conductores de tales móviles no cuenten con el certificado de autorización correspondiente, quedando a disposición de los órganos jurisdiccionales competentes, sin perjuicio de considerar la infracción antes descrita como una contravención gravísima, castigada con pena de multa de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales.

Además, determina que las empresas habilitadas para la prestación del transporte de carga solo podrán hacerlo con equipos y conductores registrados para tales propósitos en el sistema.

Asimismo, se faculta a las compañías del rubro, cuando estas no sean propietarias de vehículos, a celebrar los respectivos contratos de arriendo para tales efectos con terceros, los que deben ser suscritos por escritura pública, remitiéndose tal documentación al sistema, a fin de que se incorpore como anexo al permiso o autorización ya otorgado.

A su turno, se dispone que las empresas en este ámbito deben contar con los respectivos seguros para poder circular.

También se sanciona con multa de 50 unidades tributarias mensuales a quienes realicen el transporte de carga por carretera sin contar con la credencial autorizante ni cumplir con

los demás requisitos contemplados en la ley y en el reglamento respectivo.

Posteriormente, se dispone que la tipificación del resto de las demás infracciones en este ámbito, así como su graduación, se contemplen en el reglamento asociado a esta iniciativa legal.

Por último, se establece la responsabilidad solidaria entre el transportista y el conductor por la falta de la documentación obligatoria exigida por este proyecto de ley.

Señora Presidenta, debo hacer presente que en la votación en general del proyecto de ley en estudio, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señor Chahuán (Presidente), señora Órdenes y ex Senadores señores García-Huidobro, Letelier y Pizarro, lo aprobó.

Finalmente, hago notar que el informe de la Comisión da cuenta del trabajo realizado, consignando las intervenciones escuchadas, la discusión de los preceptos abordados y los acuerdos alcanzados a su respecto.

Es cuanto puedo informar en mi calidad de Presidenta de la Comisión.

He dicho, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senadora.

Quisiera pedir el acuerdo de la Sala para que el Senador Araya me reemplace en la tesera unos minutos, ya que deseo hacer uso de la palabra.

*(Pasa a dirigir la sesión, en calidad de Presidente accidental, el Senador señor Araya).*

El señor ARAYA (Presidente accidental).— Tiene la palabra la Senadora Ebensperger.

La señora EBENSPERGER.— Gracias, Presidente.

Como se ha señalado, este proyecto de ley, originado en una moción, tiene por objeto o como idea matriz establecer un Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera, que habilite a las compañías del ramo a efectuar dicho tipo de prestaciones de manera segura, eficiente, oportuna, satisfactoria y en cumpli-

miento de las máximas que rigen el rubro.

El transporte de carga por carretera ya es una actividad regulada por la ley N° 19.872, del año 2003, que modificó la Ley de Tránsito, incorporando un Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre. Por lo tanto, este registro ya existe.

A la mencionada ley es necesario agregar los siguientes cuerpos legales y reglamentarios, sin perjuicio de que existen otros, además, que regulan esta materia, como lo son: la ley N° 20.879, del año 2015, que sanciona el transporte de desechos hacia vertederos clandestinos; el decreto N° 23, del año 2021, que aprueba el reglamento del Registro Especial de Remolques y Semirremolques; el decreto N° 37, del año 2019, que establece la obligación de adherir o pintar las letras y dígitos de la placa patente única; el decreto N° 298, de 1995, que reglamenta el transporte de cargas peligrosas por calles y caminos; el decreto N° 300, del año 1995, que establece antigüedad máxima a vehículos de carga, entre otros.

Contrariamente a lo evidenciado, la moción argumenta que en la actualidad no existe en Chile una herramienta u organismo público que pueda regular el transporte de carga por carretera, dejando a la industria en desventaja en comparación con otros países de la OCDE.

La idea de legislar es respaldada con la siguiente afirmación: “Uno de los problemas más importantes del rubro, es la existencia de un importante déficit en el alcance de los datos disponibles relacionados con la actividad, sin que exista información básica al respecto, por ejemplo, en lo referente al tonelaje que se transporta.”.

La pregunta que surge es cuál es la solución propuesta. Regular una industria ya regulada, por la vía de fortalecer tal vez el rol del Estado en este ámbito, estableciendo un Sistema Nacional de Transporte de Carga por carretera que permita autorizar o habilitar a las empresas del rubro a operar, garantizando que sus prestaciones sean “seguras, eficientes y oportu-

nas”.

En otras palabras, lo que hace este proyecto es imponer, por la vía de un registro, barreras de entrada al desarrollo de una actividad, como es la de transporte de carga, al margen del estatuto legal que ya existe para este giro, regulado pormenorizadamente por leyes y reglamentos. Por tanto, contradice lo dispuesto en el artículo 19, números 16° y 21°, de la Constitución, sobre libertad de trabajo y el derecho a desarrollar una actividad económica.

Tal registro consignará toda la información relacionada con el giro, señalando identificación, propiedad y especificaciones técnicas de los vehículos que se empleen en el transporte terrestre. O sea, la misma información que ya consta en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados.

Con una fe ciega en los poderes del legislador, se propone además elevar el espíritu de la actividad de transporte de carga con los siguientes principios inspiradores: buena fe, eficiencia, resguardos de seguridad, sustentabilidad, formalización y respeto por la libre competencia.

Es decir, se hace una enumeración que comprende buenas prácticas que se imponen por ley, algunas obviedades y la repetición de estatutos que se refieren a aspectos generales de la contratación, regulación laboral y libre competencia.

El estatuto legal propuesto en este proyecto considera la entrega, por parte del Estado, de una credencial autorizante del Registro General Obligatorio que se establece, y lo hace por dos vías: la primera, toda persona natural o jurídica interesada debe inscribirse en este registro de carga por carretera, siendo ello un requisito obligatorio para ejercer la actividad; y la segunda, las compañías legalmente constituidas e inscritas en el Registro General Obligatorio que sean prestadoras de servicios de transporte de carga por carretera deben solicitar y obtener de los organismos correspondientes -que no se señalan-, y en conformidad al reglamento per-

tinente, el permiso o autorización para operar.

Todo esto, sin que en el proyecto se señale cuál será el organismo a cargo de manejar este registro y entregar, por tanto, las credenciales.

Es obvio que nadie que esté fuera de este registro puede acometer actividades empresariales de esta naturaleza y giro, idea con la cual estoy en profundo desacuerdo.

Desde luego, no abogo por la desregularización ni por la ley de la selva; simplemente sostengo que el estatuto legal hoy vigente basta para desarrollar la actividad de transporte de carga terrestre, de modo que nuevos permisos, registros, licencias y decisiones de la autoridad limitan gravemente la iniciativa de los particulares en esta materia.

En síntesis, bajo la inspiración de mejorar el sistema, se busca aprobar una ley que, por la vía de permisos, registros y cancelaciones, restrinja la presencia de operadores del relevante mercado de transporte de carga terrestre, reservándola únicamente a los que se inscriban y permanezcan en este registro.

¿Es necesario contar con información sobre la actividad?, me pregunto. Lo cierto es que la autoridad de Transportes ya tiene todos estos datos. Me remito a nombrar los siguientes estudios:

-*Análisis económico del transporte de carga nacional*, efectuado por la Subsecretaría de Transportes el 2009.

-*Análisis de costos y competitividad de modos de transporte terrestre de carga interurbana*, de la Subsecretaría de Transportes, 2011.

-*Diseño de una metodología para la evaluación de costos logísticos de comercio exterior*, de Transforma Logística, 2018.

-*Actualización de modelo de costos de transporte de carga para el análisis de costos logísticos*, del Observatorio Logístico, 2020.

En fin, no es querer regular una actividad que no está regulada, porque ya lo está.

Finalmente, quisiera destacar que la Corte Suprema señaló que este es un proyecto deficiente, que contiene una serie de normas pro-

blemáticas más allá del fondo, a saber:

Primero, no se establece expresamente la entidad o entidades públicas responsables de la formación, gestión, administración, mantenimiento y actualización del Sistema Nacional de Transporte de Carga ni del Registro Obligatorio que se propone.

Segundo, no se establece qué pasa con el Registro de Vehículos Motorizados y Registro especial del Servicio Nacional de Registro Civil e Identificación, pudiendo existir duplicidad de funciones.

Tercero, respecto a la reclamación ante la Corte de Apelaciones del artículo 8, la norma no provee un plazo u oportunidad para deducir la acción; se establece solo la hipótesis de denegación del permiso, pero no la cancelación, etcétera.

Además, se confía la elaboración de normas de procedimiento a la Corte Suprema, vía auto acordado, materia que es reservada al ámbito de la ley, según lo establecen los artículos 19, número 3º; y 63, números 1) y 3), de la Constitución Política.

En fin, hay cinco o seis observaciones más de la Corte Suprema.

Creo que este proyecto de ley adolece, primero, de serios vicios de constitucionalidad en sus ideas matrices, además de contar con graves falencias de índole técnico, lo que lo convierte en un obstáculo para la realización de una actividad económica lícita.

Presidente, tal como viene el proyecto en general, no estoy en condiciones de votarlo favorablemente.

Gracias.

El señor ARAYA (Presidente accidental).— Gracias, Senadora Ebensperger.

Tiene la palabra el Senador Van Rysselberghe.

El señor VAN RYSELBERGHE.— Muchas gracias.

Presidente, como indicaba quien me antecedió en el uso de la palabra, el transporte de carga por carretera es una actividad que en Chile

es desarrollada por unas 30 mil empresas de todos los tamaños, que operan en todo el territorio nacional. Esta noble actividad genera hoy cerca de 250 mil puestos de trabajo y moviliza el 90 por ciento de la carga nacional.

Si bien el proyecto que estamos votando plantea como finalidad cumplir un estándar que fija la OCDE, en términos de tener un Registro Nacional de Transporte de Carga, y de esa manera avanzar en la formalización del rubro, lo cierto es que este registro ya existe en nuestra legislación en la ley N° 19.872, que creó el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre para los remolques y semirremolques, y está a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación.

En consecuencia, lo que en realidad hace este proyecto es establecer una exigencia de autorización previa para ejercer la actividad de transporte de carga por carretera, algo así como una credencial para ello.

Pero esta credencial o autorización no hace más que contravenir el artículo 19, número 21°, de nuestra Constitución Política, que establece “El derecho a desarrollar cualquiera actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional”, respetando las normas legales vigentes.

Es así que con esta nueva regulación se atenta -como lo indicó mi antecesora en el uso de la palabra- contra este derecho fundamental, toda vez que la autorización e inscripción en un registro nuevo es una barrera de entrada adicional a las previstas por la Ley de Tránsito a una actividad económica lícita que hoy realizan particulares.

Por otro lado, durante el estudio, se consultó a la Corte Suprema sobre el proyecto de ley, la cual lo catalogó como deficiente y señaló que contiene una serie de problemas, de los cuales solo citaré algunos: no establece expresamente la entidad o entidades públicas responsables de la formación, gestión, administración, mantenimiento y actualización del Sistema Nacional de Transportes de Carga y el Registro Gene-

ral Obligatorio; no establece qué pasa con el Registro de Vehículos Motorizados y Registro Especial del Servicio de Registro Civil e Identificación, pudiendo existir duplicidad de funciones, entre otros.

En definitiva, Presidenta, el proyecto de ley en votación adolece de vicios de constitucionalidad en sus ideas matrices, además de contar con falencias de índole técnico que lo convierten en un obstáculo para la realización de una actividad económica lícita y en un instrumento insuficiente para cumplir con la finalidad que los mocionantes bienintencionadamente buscaban alcanzar.

Por todo lo expuesto, el voto de nuestra bancada de la UDI será en contra.

Muchas gracias.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

Tiene la palabra el Senador Gustavo Sanhueza.

El señor SANHUEZA.— Gracias, Presidenta.

El transporte terrestre es una actividad que moviliza prácticamente el 90 por ciento de la carga a nivel nacional y, además, es una fuente de empleo para más de 250 mil trabajadores que directamente se desempeñan en el rubro, y a eso debemos sumarle la cantidad de gente que trabaja de forma externa al rubro mismo.

Esta restricción, finalmente, no solo contraviene principios constitucionales, sino que también impide la libertad de emprendimiento. Y los que creemos en la libertad y en el emprendimiento no podemos avalar un proyecto de esta índole, que tiene problemas no solo de constitucionalidad, sino también en el sentido de que no hay claridad respecto de cómo se va a aplicar este tipo de registro, en cuanto a los tribunales competentes, a algunas multas que se estarían duplicando.

Entonces, hay una serie de elementos que nos impiden apoyar esta iniciativa, porque lo que nosotros debemos darle a la ciudadanía son certezas. Y una certeza es tener libertad

para emprender, como lo garantiza la Constitución, en todas aquellas actividades que no vayan en contra de la moral y el orden público. Y también debemos dejar la libertad que tienen las personas.

Un registro de esta envergadura termina siendo una barrera de entrada para aquellos que toman la decisión de emprender en un rubro como este.

Por eso, Presidenta, desde ya manifiesto mi rechazo a esta iniciativa.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

Tiene la palabra la Senadora Allende. No se encuentra en este momento en la Sala.

Tiene la palabra el Senador Francisco Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señora Presidenta, Honorable Sala, ¿cuál fue el motivo por el cual presentamos este proyecto de ley?

Primero, porque la OCDE señaló que Chile está en deuda debido a que carece de un Registro Nacional de Transporte de Carga. Hoy día no sabemos cuántos camiones o transportistas están en la carretera de nuestro país desempeñando esta importante labor para generar la logística de nuestro sistema de exportaciones o de alimentación en Chile.

Ciertamente, esta es una sentida aspiración de las asociaciones que fueron invitadas a debatir sobre el proyecto. Y también lo trabajamos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Esta iniciativa fue presentada de esta forma porque se trata de una moción parlamentaria: nosotros no podemos determinar las funciones o atribuciones de órgano alguno. Y justamente lo que esperábamos, tal como ocurrió con un proyecto anterior, era que el Ejecutivo dotara del instrumento necesario para generar este registro.

¿Qué ha dicho la OCDE? La OCDE ha señalado que Chile está en falta. ¡Chile está en falta! Y tal como lo menciona el informe, existen diversos países, como España, Argentina y

Colombia, que ya cuentan con un cuerpo normativo de esta naturaleza, que es indispensable para sus actividades. Y hay que considerar, además, que en Chile, entre camiones, tracto-camiones y remolques, existen alrededor de 200 mil unidades que diariamente transportan productos de todo tipo a través de las carreteras y caminos, tanto nacionales como internacionales.

Para la elaboración de esta moción recibimos aportes de las asociaciones de empresarios de camiones que estuvieron presentes en la Comisión, que suman cuatro. Me tocó sacar adelante este proyecto siendo Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. Ellas tomaron como base las normas pertinentes sobre la materia que rigen en los países ya mencionados y el estándar OCDE.

Durante el debate de la moción escuchamos a los diversos gremios que operan este tipo de transportes, que nos relataron sus valiosas experiencias, las que demuestran que es necesario contar con un texto legal que regule esta situación, considerando que hace más de sesenta años que llevan a cabo esta actividad, que ha ido incrementándose paulatinamente a través del tiempo por efecto del intenso comercio marítimo que se desarrolla en nuestros puertos.

También oímos a las autoridades del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y les solicitamos que nos apoyaran en este proyecto y lo patrocinaran, ya que se requiere perfeccionarlo mediante indicaciones que son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Sin embargo, hasta el momento ellas no han sido ingresadas, porque el proyecto demoró mucho tiempo en encontrarse en estado de tabla y, finalmente, hoy lo estamos viendo con otro Gobierno, con otra Administración.

Por tanto, la recomendación a la Sala es aprobarlo en general, para que vuelva a la Comisión de Transportes y así podamos llegar a un nuevo entendimiento con el Ministerio de Transportes.

El articulado propuesto, que consta de diecisiete normas, destaca los principios rectores que debe tener el Sistema Nacional de Transportes de Carga por Carretera, a saber: buena fe, eficiencia, resguardos de seguridad, sustentabilidad, formalización y respeto por la libre competencia. Estos dos últimos temas son de bastante importancia debido a que en el gremio del transporte tenemos claramente un sistema de informalidad que atenta contra la seguridad vial y el respeto a la libre competencia.

Asimismo, se define el Sistema Nacional de Transportes por Carretera como un “conjunto de datos relacionados con la identificación, propiedad, especificaciones técnicas de los vehículos de transporte terrestre de carga, permisos de funcionamiento y cancelación de los mismos.”.

Sin embargo, este sistema debe contar con un registro. Presentamos este proyecto como un sistema, pero debe contar con un registro, que requiere necesariamente patrocinio del Ejecutivo. Y por eso se lo queremos pedir al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Nos gustaría que los Ministros estuvieran presentes en las sesiones en que debatimos los distintos temas, porque pareciera que los Ministerios están ausentes en las discusiones. El sistema necesita un registro que debe estar a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificación y también del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Por eso reitero la petición al Gobierno -en este caso, al nuevo Gobierno, del Presidente Gabriel Boric-, a través de su Ministro, para que envíe las indicaciones pertinentes para que el sistema funcione debidamente.

Y, mientras tanto, les pido a los colegas que aprobemos la iniciativa en general, para que vuelva a Comisión y sea discutido por los señores Senadores y las señoras Senadoras con los respectivos Ministros y las autoridades correspondientes.

Reitero que los cuatro gremios pidieron estar a la altura del estándar OCDE. Y fue la

OCDE la que señaló que Chile está en deuda, porque hoy día no es posible cuantificar el número de camiones que tenemos en las calles, velar por la seguridad vial o preocuparnos por la debida logística.

Cuando las federaciones de transportistas fueron recibidas en este Parlamento, ¡uno de los proyectos que pidieron era justamente la creación de un Registro de Transporte de Carga! ¡Era parte del petitorio! Y a pesar de ser parte de él, junto con la Ley Juan Barrios, finalmente no pudo salir adelante porque este proyecto estuvo en tabla durante largo tiempo sin que se considerase su importancia -pareciera- para ser puesto en discusión.

Entonces, lo que estamos pidiendo, entendiéndolo que dicha iniciativa requiere indicaciones sustantivas, las cuales necesitan, además, el patrocinio del Ejecutivo, es simplemente aprobarla en general para que vuelva a la Comisión, con el objeto de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones pueda finalmente llegar a un acuerdo con los nuevos Senadores de la Comisión, y así poder contar con un registro que nos permita cumplir con el estándar OCDE, respecto del cual -insisto- Chile está en deuda.

También les quiero pedir a nuestros colegas de la UDI -por su intermedio, Presidenta- que puedan escuchar a la CNTC, a las cuatro agrupaciones de transportistas de carga, y finalmente sabremos quiénes están escuchando o no a los gremios y quiénes están actuando de otra forma.

Muchas gracias.

He dicho, señora Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).- Gracias, Senador.

Tiene la palabra la Senadora Isabel Allende.

La señora ALLENDE.- Presidenta, quiero anunciar desde ya que voy a votar a favor en general. Considero muy importante que exista este registro, que efectivamente eleva los estándares.

Y creo que nuestro país tiene una deuda.

Hoy día vemos un desorden, que muchas veces se observa en el transporte de carga en las carreteras. No existe ese registro. Es sumamente necesario por el bien de quienes conducen, por el bien de las empresas del rubro, pero sobre todo por el bien del conjunto de los habitantes.

Hoy vemos muchas veces, incluso, carreteras un tanto destruidas por el exceso de carga, pues a veces estos vehículos transitan a lo mejor por carreteras que ni siquiera están habilitadas.

Al respecto, uno de los temas que lamento profundamente es, en la práctica, el desmantelamiento durante la dictadura del servicio ferroviario de este país, tanto de pasajeros como de carga, que funcionaba hasta Puerto Montt, y que era realmente notable. Y no queda sino decir que es más que lamentable.

Pero, además de anunciar mi voto a favor, quiero manifestar también, lamentando que no esté presente el Ministro correspondiente en la Sala -no sé si sabía que se iba a tratar este proyecto-, algo que no puedo dejar de comentar.

Me parece muy doloroso, me parece lamentable que dicho Ministro haya hecho unas declaraciones con relación al tren rápido, que debería estar ya avanzando en las bases para su licitación, anunciado por el entonces Gobierno de Sebastián Piñera como de interés público, en que se supone que hay dos empresas interesadas en llevar a cabo el proyecto. No puedo sino lamentar que el Ministro haga declaraciones públicas en el sentido de que no lo ve viable técnicamente, después no solo de que se declarara de interés público, sino también de las explicaciones que nos entregó hasta hace poco quien era el Ministro de Transportes y también el Ministro de Obras Públicas -consultado sobre esto-, en que se nos señaló que tales bases se habían atrasado por la pandemia, al no poder realizarse trabajos en terreno. Eso se entiende.

Pero menos entiendo que el Ministro de Transportes del nuevo Gobierno salga ahora a

decir que en realidad no lo ve viable, en circunstancias de que el Ministro de Obras Públicas había dicho públicamente, en una visita a la Región de Valparaíso, que le parecía de gran interés que pudiésemos acelerar las bases para la licitación del tren rápido a Valparaíso.

Creo que esto es lamentable. Le pediré una entrevista a ambos Ministros. Supongo que se podrán poner de acuerdo; supongo que se formará una mesa técnica.

Pero, Presidenta, no puedo dejar de decir en esta Sala: ¡Hasta cuándo Valparaíso es postergado!

En los cuatro años del pasado Gobierno, de Sebastián Piñera, no hubo ninguna obra, ¡ninguna!, ¡ninguna!, que uno pudiera calificar de relevancia para la Región de Valparaíso, la región que tiene el mayor número de campamentos; la región que ha sufrido -junto con otras, desde luego- de una manera muy importante los embates del estallido y de la pandemia. Una región que, básicamente, tiene turismo, gastronomía, hotelería, y evidentemente todo eso ha afectado a las pymes y a todo el sector.

Es importante la posibilidad de un tren en estos tiempos de congestión horrorosa. O si no, que digan los Senadores presentes qué pasa cuando se trasladan de distintas regiones y tienen que llegar acá, a Valparaíso, con los tacos y la cantidad de accidentes que todos los días se pueden observar en la carretera. Por lo tanto, menos se justifica todavía que después de años, años, ahora vengan a decir: “Parece que no es viable”.

Creo que es poco serio, que es lamentable. Y al parecer una vez más -y es lo que más me duele, si fuera así, porque este es un nuevo Gobierno y me costaría creerlo- se le cierra la puerta a Valparaíso. Parece que Valparaíso tiene que ser castigado de todas maneras, sí o sí. Esto no se entiende. Un tren rápido a Valparaíso sería potenciar su economía; facilitaría trasladarse a muchos de los estudiantes que hoy día están en distintas universidades; permitiría que gente pueda trabajar en Santiago y vivir en

Valparaíso, o viceversa; sería una gran motivación y motor para una economía tan alicaída.

Por eso, Presidenta, he querido tomar la palabra no solo para anunciar mi voto a favor, sino que también para señalar mi molestia, mi desacuerdo, mi profunda preocupación con lo que se le está haciendo a Valparaíso. Y ojalá que en la conversación -espero ver mañana al Ministro de Obras Públicas y pronto al Ministro de Transportes- se me dé una explicación. Y espero que se forme una mesa lo antes posible para solucionar esto.

Muchas gracias.

He dicho.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senadora.

El señor CHAHUÁN.— Presidenta, ¿me permite?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— ¿Reglamento, Senador Chahuán?

El señor CHAHUÁN.— Es sobre la intervención de la Senadora.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Pero usted ya habló.

El señor CHAHUÁN.— Pero deme un segundo.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Muy bien, Senador.

El señor CHAHUÁN.— Simplemente, Presidenta, quiero señalar que la idea es que los Senadores de la región pidamos una sesión especial para que el Ministro de Transportes venga a dar cuenta de sus declaraciones, que se contradicen con las del Ministro de Obras Públicas. Y los cinco Senadores de la región vamos a estar en la misma posición respecto de la postergación de Valparaíso, pues su declaración no tiene ninguna base técnica, debido a que está muy avanzado el proceso de licitación del trazado del tren rápido Santiago-Valparaíso.

Gracias, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

Tiene la palabra la Senadora Yasna Provoste.

te.

La señora PROVOSTE.— Muchas gracias, Presidenta.

Quiero manifestar mi disposición de votar a favor de este proyecto, básicamente de la idea de legislar, pero comparto las preocupaciones señaladas por parte de diversos actores en la discusión de esta iniciativa.

Es un tema de preocupación cuando la propia Corte Suprema señala que, producto del rango de ley orgánica, se les están entregando nuevas atribuciones a las cortes de apelaciones, atribuciones que no se expresan con claridad; o cuando la Corte Suprema plantea que, por ejemplo, este proyecto crea el sistema pero sin señalar expresamente la entidad o las entidades públicas responsables de la formación, la gestión, la administración, la mantención y la actualización de dicho sistema y sus registros.

Cuando la Corte Suprema, respecto a las normas relativas a la fiscalización y a la tipificación de infracciones y sanciones, aconseja que el proyecto formule con mayor claridad y precisión las conductas infraccionales, ordenándolas con sistematicidad, disipando dudas sobre la procedencia de las sanciones impuestas a una misma conducta de base, creo que es necesario tomar en consideración las opiniones surgidas.

A pesar de que la Sala le había dado el mandato a la Comisión de Transportes de discutir el proyecto en general y particular, me parece adecuado que ella solo lo haya discutido en general y que se abra un período para modificar, corregir, aclarar las dudas y no generar vacíos en una iniciativa que es importante.

Pero junto con eso, Presidenta, quiero referirme a la última intervención de la Senadora Isabel Allende, a la cual nos adherimos no siendo Senadoras de esta región, por la preocupación en el sentido de que una vez más Valparaíso sea postergado.

Y permítame decir, Presidenta, en este espacio, que no es la primera vez en un corto

tiempo que el Ministro de Transportes sale con una opinión distinta a la de otras autoridades del Gobierno.

Lo digo porque no solo ha salido con una opinión distinta de la el Ministro de Obras Públicas en cuanto a la decisión del tren Santiago-Valparaíso, sino que también respecto del propio Presidente de la República.

Todos sabemos que el día 7 de abril el Presidente de la República presentó ante la ciudadanía el plan Chile Apoya, con medidas antiinflación, como la congelación de las tarifas del transporte público para todo el país durante todo el año 2022.

Pues bien, el Ministro de Transportes corrige al Presidente y dice que no va a ser para todo el país, sino solo para las ciudades que tienen transporte regulado, dejando fuera a toda la Región de Atacama, dejando fuera a ciudades como Arica, Coquimbo, La Serena, Talca, Curicó, Temuco, Puerto Montt, entre otros territorios. Y, por lo tanto, esto afecta directamente no solo a los usuarios, a los trabajadores, a las trabajadoras y a las familias que no tienen otra opción más que utilizar el transporte público, sino que además afecta severamente la fe pública.

Todos escuchamos, ¡todos!, cuando el Presidente de la República hizo este anuncio y dijo que el congelamiento de las tarifas sería para todo el transporte público. Por lo tanto, hoy día no puede salir el Ministro de Transportes a decir que esto solo va a beneficiar a la mitad de la población nacional, en circunstancias de que dos tercios de esa mitad corresponden a la Región Metropolitana.

Nosotros sabemos que para implementar esta medida y contener las tarifas en las zonas no reguladas se requiere autorización legal, y por eso me parece importante decirle al Ministro que mire experiencias que este Parlamento ha aprobado, como la rebaja en la tarifa de los adultos mayores, que se hizo en la gestión pasada, para todo el país, con transporte regulado y no regulado, y, bajo esa medida, que se pue-

da implementar un mecanismo de contención de la tarifa en las ciudades no reguladas.

Queremos que se cumpla lo anunciado por el Presidente de la República, cual es el congelamiento de tarifas del transporte público, en todo el país y no solo en algunas comunas.

Por eso me parece especialmente grave que tan solo en una semana el Ministro de Transportes caiga en contradicciones con sus colegas, como en el caso del Ministro de Obras Públicas, referido al tren en la Región de Valparaíso, y también con el propio Presidente de la República, quien fijó una directriz respecto del apoyo a las familias para enfrentar el alza en el costo de la vida.

He dicho, señora Presidenta.

Voto a favor de esta iniciativa, en general.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senadora.

Tiene la palabra la Senadora Carmen Gloria Aravena.

El señor MOREIRA.— ¿Podría abrir la votación?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Así se hará.

En votación.

Ahora sí, Senadora Aravena.

*(Durante la votación).*

La señora ARAVENA.— Gracias, Presidenta

Yo voy a ser bien breve.

Solo quiero decir que creo que todos los sistemas que tiendan a mejorar los estándares de trabajo, tanto para los dueños y empresarios dedicados al transporte como también para sus trabajadores, deben ser bienvenidos.

De una u otra manera, este es un proyecto que se está votando en general. He escuchado atentamente algunas aprensiones -por su intermedio, Presidenta- de algunos Senadores presentes acá; pero creo que en el análisis en detalle que se debiera trabajar en la Comisión, escuchando a todos los actores involucrados, se podrían mejorar sostenidamente los distintos articulados del proyecto.

Yo rescato principalmente algunos términos vinculados a este proyecto, que hablan de resguardo, seguridad, sustentabilidad, formalización y respeto por la libre competencia.

En ese contexto, quiero plantear mi valoración por el tema de seguridad, principalmente viniendo de una región en donde, respecto a los temas de seguridad, sobre todo en el transporte de carga, es absolutamente necesario desarrollar toda la agenda que se estime conveniente para poder -como aquí se ha señalado- monitorear, enlazar, trabajar en una cadena logística, trabajar en credenciales y disminuir la informalidad en el sistema de transportes. Y obviamente el enrolamiento es clave: vincular los temas de identificación de propiedad, las especificaciones técnicas del vehículo, etcétera.

O sea, en una región en donde prácticamente todos los días hay atentados terroristas relacionados con el transporte de carga, evidentemente esto es un tremendo beneficio, y también un premio para quienes hacen las cosas bien, para quienes cumplen con ciertos estándares que permiten efectivamente poder tenerlos en un sistema en donde necesariamente van a tener que adscribir a normas y a sistemas que -vuelvo a repetir- van a mejorar la calidad del servicio, pero también a resguardar tanto a los dueños del transporte como a los choferes.

Por lo tanto, yo no veo algo negativo en esto. Creo que la libre competencia es muy importante, pero también considero importante el rol insustituible que tiene el Estado de Chile en el resguardo efectivo de que las actividades cumplan con un estándar mínimo. Lo digo sobre todo porque el tema de que no existan trenes, como es el caso de lo que estaba hablando la Senadora Allende -por su intermedio, Presidenta- respecto a que hoy día el Ministro se niega a ver la posibilidad de un tren Valparaíso-Santiago o viceversa, efectivamente golpea fuerte a una población que necesita descentralizar y dejar de concentrar su población. Y vamos a seguir con un transporte de carga como

el que vemos todos los días los que viajamos desde Santiago a Valparaíso.

Evidentemente no queremos disminuir el negocio a los transportistas terrestres, pero sin duda el tema del tren viene a facilitar sobre todo la calidad de vida de quienes habitan Valparaíso, Viña y todas sus ciudades anexas.

Así que yo estoy muy de acuerdo con el proyecto. Creo que efectivamente es mejorable, pero lo peor sería negarse a discutirlo y a analizarlo en detalle.

Muchas gracias, y apruebo esta iniciativa.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).- Gracias, Senadora.

Tiene la palabra el Senador Rodrigo Galilea.

El señor GALILEA.- Gracias, Presidenta.

Respecto de este proyecto de ley, que de alguna manera busca regular y establecer este registro de transporte de carga, efectivamente nos encontramos -ya lo han dicho algunos Senadores antes de mí- frente a un escenario legal complejo. ¿Y por qué? Porque este es el clásico proyecto de ley que necesita, sí o sí, el patrocinio del Ejecutivo para que pueda operar y para que pueda lograr los objetivos que se ha planteado. Esa es una limitación evidente.

Aquí, este proyecto establece ciertos principios que me parecen perfectamente loables. Si alguno tiene la duda o piensa que busca establecer privilegios para ciertos actores dentro del transporte de carga, yo creo que está profundamente equivocado.

De hecho, dentro de los principios que se consagran está el de la libre competencia. No se establece ningún requisito que parezca excesivo para poder realizar la actividad del transporte público. ¡No! Simplemente busca regular y establecer cierta formalidad en un sector del transporte, como es el transporte de carga dentro del país.

Tal como lo he dicho, a este proyecto todavía le falta mucho, le falta que se les den atribuciones específicas a entidades públicas, le falta resolver temas judiciales que ha plan-

teado ya la Corte Suprema; le falta un montón.

Pero creo que es de justicia, también, dar una señal, avanzar en términos generales, para ver si es que se consigue el patrocinio del Ejecutivo y, con eso, poder dar una orgánica, poder completar todo lo que le falta a esta serie de principios que están contenidos en el proyecto de ley.

Dado eso, yo soy partidario de avanzar, de respaldar esta iniciativa. A mí me ha tocado conocer de cerca a numerosos transportistas, transportistas chicos, transportistas medianos, transportistas más grandes y, en general, esta regulación es -déjeme encontrar la palabra- algo muy buscado por todos los transportistas: choferes, empresarios y, como digo, de todos portes y tamaños, de todas partes del país.

Por eso, creo que es razonable avanzar en general en este proyecto, aunque soy perfectamente consciente de todo lo que le falta para poder completar, para poder llegar a ser operativo, para cumplir con todo lo que la ley y la Constitución establecen a fin de que un registro de transporte de carga pueda ser operativo en nuestro país.

Por eso es que voy a votar a favor, y le pido al nuevo Ejecutivo, al Ministro de Transportes, que de verdad se involucre en esto. Han pasado muchos años. Y, como decía, es algo que han buscado los transportistas por más de diez años, y nunca han encontrado un razonable eco en las autoridades.

Así es que a través de esta votación vamos a estar dando una señal para que ojalá el Ministro de Transporte tome el tema y lo converse sinceramente, con el propósito de llegar a algo.

Vuelvo a reiterar: aquí no se está buscando proteger a algún transportista o a algún grupo de transportistas en particular. Lo que se busca simplemente es dar formalidad, más seguridad y un mejor estándar en el transporte de carga en nuestro país.

Muchas gracias, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).- Gracias, Senador.

No hay más Senadores inscritos.

El señor GUZMÁN (Secretario General).- ¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador aún no ha emitido su voto?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).- Quiero señalar dos cosas...

El señor MOREIRA.- Señora Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).- En seguida, Senador Moreira.

Quiero señalar, primero, que por un error en su pantalla aparece un acuerdo, porque se corrió el sistema, pero estamos votando este proyecto.

En segundo lugar, quiero decir que han votado diecinueve Senadores únicamente.

Por lo tanto, se estaría aprobando este proyecto en general, pero se está cayendo la norma de *quorum*.

Señor Secretario, le solicito que haga un nuevo llamado a los señores Senadores antes de cerrar la votación.

El señor GUZMÁN (Secretario General).- Gracias, señora Presidenta.

Tal como lo ha indicado la señora Presidenta, se está votando el proyecto de ley que corresponde al boletín N° 13.125-15, que se encuentra en primer trámite constitucional, sobre el Sistema Nacional de Transporte de Carga por Carretera.

¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador aún no ha emitido su voto?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).- Vinieron más Senadores.

Senador Moreira, les vamos a dar la palabra antes de cerrar la votación.

El señor MOREIRA.- Presidenta, lo que estaba pidiendo, mientras llegan los colegas a votar, es que usted aclare que lo que estamos votando no es lo que aparece en la pantalla.

Eso era lo que quería decirle al Secretario.

Pero usted ya lo corrigió.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).- Aclarado, Senador.

Senador Edwards, ¿usted quiere hablar en este proyecto?

El señor EDWARDS.- Era por lo mismo.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— *Okay*.

Senador Iván Flores, ¿quiere hablar en este proyecto?

El señor FLORES.— Así es, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Tiene la palabra.

El señor FLORES.— ¡En este caso no era lo mismo, Presidenta...!

Solamente quisiera resaltar de esta iniciativa, tal como lo han señalado los colegas que me antecedieron en el uso de la palabra, que, independientemente de que el transporte de carga por carretera es una actividad relevante desde el punto de vista de los números tanto económicos como de la participación de personas que viven y trabajan en este rubro y del impacto que tiene la actividad de transporte de carga y de personas a lo largo de todo nuestro país, en verdad llama la atención que Chile, siendo miembro de la OCDE, sea, si no el único, uno de los pocos que no solamente no tienen organizada esta actividad, sino que tampoco reglada o normada.

Actualmente no existe en Chile una herramienta o un organismo público que pueda efectivamente regular el transporte de carga por carretera.

Eso, lejos de ir en perjuicio del transporte de carga, nos deja en desventaja como país, como estructura productiva, respecto de la comparación con otros países de la OCDE, porque es justamente este organismo el que, en el informe de análisis de la gobernanza de la infraestructura y transporte, establece que hay brechas y distintos estándares dentro de lo que significa la prestación de este servicio.

La OCDE lo publica el año 2012, en la última información que se tiene a mano, en que señala que uno de los problemas más importantes en el rubro del transporte de carga por carretera es la existencia de un déficit respecto de los datos que permiten calificar, cuantificar y caracterizar el sistema de carga por carretera. Y, por cierto, coloca en desventaja también a

aquellos empresarios que tienen su actividad regularizada, formalmente constituida, respecto de los informales.

Todo eso, que dice relación además con información importante para la seguridad del tránsito, relativa, por ejemplo, a la antigüedad de los activos, a su calidad, a las necesidades de mantenimiento, a la cuestión ambiental, al cumplimiento de normas de tránsito, hace necesario que se pueda establecer un sistema nacional de transporte de carga por carretera. Y así, por un lado que se pueda fiscalizar, y por otro, tomar decisiones de implementación de políticas públicas, y finalmente también generar las ayudas cuando les sean requeridas por las organizaciones de transporte de carga.

Esto tiene que ver con fiscalización, con normalización, y también con prestación de ayuda desde las instituciones del Estado. No es puramente apretar la mano para regularizar, sino además extender la mano para poder colaborar para que esto se haga de mejor forma.

De tal manera, Presidenta, vamos a apoyar este proyecto y a votar a favor. Espero que esto avance, porque estamos votando en general, lo cual va a permitir seguir juntando información para perfeccionar esta propuesta que mejora el transporte carretero en Chile.

Muchas gracias.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

Secretario, el último llamado, ya no hay más inscritos.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Gracias, señora Presidenta.

¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador aún no ha emitido su voto?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el proyecto en general (22 votos a favor, 3 en contra, 2 abstenciones y 1 pareo).**

**Votaron por la afirmativa** las señoras Allende, Aravena, Gatica, Núñez, Órdenes, Provoste, Rincón y Sepúlveda y los señores

Bianchi, Castro (don Juan), Chahuán, Edwards, Flores, Galilea, García, Insulza, Keitel, Kuschel, Saavedra, Sandoval, Velásquez y Walker.

**Votaron por la negativa** la señora Ebensperger y los señores Kusanovic y Van Rysselberghe.

**Se abstuvieron** los señores Durana y Moreira.

**No votó, por estar pareado,** el señor Coloma.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Se aprueba el proyecto en general.

Vuelve a la Comisión en particular.

Ha sido rechazada la norma de *quorum*.

Tiene la palabra el Senador Insulza.

El señor INSULZA.— Hay un texto completamente distinto en la pantalla, que dice: “Invasión a Ucrania”, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Senador, lo aclaramos hace un rato.

Es por un problema...

El señor INSULZA.— Yo no estaba en ese momento, Presidenta.

Pero, en fin.

Quería dejar constancia nomás.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Sí.

Lo aclaramos porque hubo un error. Por eso lo hicimos presente acá, en la Sala, frente a la inquietud de varias señoras y señores Senadores

Entonces, como plazo de indicaciones, se propone el viernes 20 de mayo, a las 12 horas.

—**Así se acuerda.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pido el acuerdo de la Sala para que se consigne mi voto a favor de esta iniciativa.

¿No habría problemas?

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Se deja constancia de la intención de voto a favor del Senador señor Elizalde.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Núñez.

El señor NÚÑEZ.— Antes de ver el proyecto que viene a continuación, quería pedir autorización a la Sala para que mañana, a las once y media, la Comisión de Pesca pueda sesionar en paralelo con la Sala, dado que tenemos sesión especial, pues no pudimos reunirnos la semana pasada porque yo estaba con permiso de salud.

El señor MOREIRA.— Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Moreira.

El señor MOREIRA.— Es media hora.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene autorización para sesionar a las once y media.

¿Está pidiendo poder sesionar desde las 12 horas en adelante?

El señor NÚÑEZ.— Desde las once y media hasta las doce y media o hasta la una.

Con una hora estamos bien.

El señor ELIZALDE (Presidente).— El Senador Núñez está pidiendo la unanimidad para sesionar en paralelo con la Sala.

*(El Senador Moreira hace gestos de negociación con las manos).*

El señor MOREIRA.— No doy acuerdo. Yo ya expliqué: Obras Públicas, Pesca. Entonces, no.

El señor ELIZALDE (Presidente).— No hay unanimidad, lamentablemente.

No da el acuerdo el Senador Moreira.

Pasamos, entonces, al tercer proyecto del Orden del Día.

**EXTENSIÓN DE PLAZO PARA  
PRESENTACIÓN DE SOLICITUDES  
DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN  
DECLARACIONES DE IMPACTO  
AMBIENTAL RECAÍDAS EN PROYECTOS  
CON CARGAS AMBIENTALES PARA  
COMUNIDADES PRÓXIMAS**

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Gracias, señor Presidente.

El señor Presidente pone en discusión el

proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el artículo 30 bis de la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente en lo relativo a declaración de impacto ambiental (boletín N° 8.780-12).

—**Ver tramitación legislativa del proyecto en el siguiente vínculo: boletín 8.780-12.**

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Este proyecto tiene por objeto extender el plazo para presentar la solicitud de realización de un proceso de participación ciudadana en los casos de declaración de impacto ambiental que se presentan a evaluación y que se refieran a proyectos que generen cargas ambientales para las comunidades próximas.

La Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales hace presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 de la Corporación, discutió en general y en particular esta iniciativa de ley por tratarse de un proyecto de artículo único, y acordó unánimemente proponer al señor Presidente que en la Sala sea considerado del mismo modo.

Además, la referida Comisión deja constancia de que aprobó la iniciativa en general y en particular por la unanimidad de sus miembros, Senadores señora Allende y Órdenes y señores De Urresti, Durana y Prohens, en los mismos términos en que fue despachada por la Honorable Cámara de Diputados.

El texto que se propone aprobar se transcribe en la página 6 del informe de la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

Es todo, señor Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se ofrece la palabra sobre el proyecto.

Va a informar la Senadora Paulina Núñez y después podrá intervenir la Senadora Isabel Allende.

Senadora Núñez.

La señora NÚÑEZ.— Muchas gracias, señor Presidente.

En mi calidad de Presidenta de la Comisión

de Medio Ambiente y Bienes Nacionales, vengo en informar el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el artículo 30 bis de la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, en lo relativo a la declaración de impacto ambiental.

La iniciativa tuvo su origen en una moción del Diputado señor Javier Hernández y de los ex Diputados señoras Andrea Molina y Marisol Turres y señores Enrique Accorsi, Alfonso de Urresti, Edmundo Eluchans, Leopoldo Pérez y Patricio Vallespín y fue aprobada en la Cámara de origen en general y en particular por la unanimidad de los 55 parlamentarios presentes.

El proyecto ingresó a tramitación al Senado el 2 de julio de 2013, oportunidad en la cual se dispuso que fuera analizado por la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales, instancia legislativa que presido, abocándonos a su estudio en sesión celebrada el 27 de julio de 2021.

El objetivo de esta propuesta legal consiste en extender el plazo para presentar la solicitud de realización de un proceso de participación ciudadana en el caso de declaraciones de impacto ambiental que se presenten a evaluación y se refieran a proyectos que generen cargas ambientales para las comunidades próximas.

Cabe recordar que la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, distingue entre declaración de impacto ambiental y estudio de impacto ambiental, en atención a las características, efectos y circunstancias que presente el proyecto o actividad que se ingrese a tramitación al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Una de las principales diferencias entre ellos dice relación con la participación ciudadana.

En efecto, en los estudios de impacto ambiental se establece la obligación de informar a la ciudadanía y de publicar un extracto de dicho estudio, a fin de que las personas u organizaciones ciudadanas formulen observaciones al mismo, sin necesidad de solicitar instancias

de participación ciudadana, toda vez que este proceso está contemplado en la evaluación del proyecto.

En la declaración de impacto ambiental, en tanto, no ocurre lo mismo, porque solo se considera la posibilidad de solicitar un proceso de participación ciudadana cuando el proyecto sometido a tramitación genere cargas ambientales para las comunidades próximas. En tal caso, las direcciones regionales o el Director ejecutivo, según corresponda, podrán decretar la realización de un proceso de participación ciudadana por un plazo de veinte días, pero siempre que lo soliciten a lo menos dos organizaciones ciudadanas con personalidad jurídica, a través de sus representantes, o diez personas naturales, como mínimo, directamente afectadas.

El plazo que contempla la ley para dicha solicitud es de diez días, contados desde la publicación en el Diario Oficial del proyecto sometido a declaración de impacto ambiental. Sin duda, dicho plazo es muy breve, toda vez que dentro de él las personas interesadas deben organizarse para realizar las solicitudes. Además, la práctica ha demostrado que muchas veces los interesados no se informan de la declaración de impacto ambiental desde el momento en que se publica en el Diario Oficial, sino después de transcurridos unos días, disminuyéndose aún más el plazo con que cuentan para solicitar el proceso de participación ciudadana. Cabe remarcar que en caso de que transcurra el plazo sin haber formulado la solicitud, se pierde la oportunidad de presentar observaciones por escrito al proyecto.

En atención a las razones referidas, el proyecto de ley propone extender de diez a treinta días el plazo para solicitar procesos de participación ciudadana en las declaraciones de impacto ambiental que se presenten a evaluación y que se refieran a proyectos que generen cargas ambientales para las comunidades próximas, los cuales se contarán desde la publicación en el Diario Oficial del proyecto sometido

a evaluación.

Habida consideración de la importancia de la participación ciudadana y de la necesidad de fortalecerla, la Comisión que presido, por la unanimidad de sus miembros, aprobó en general y en particular el proyecto, y propone a la Sala que adopte igual decisión.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente.

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias, Senadora Núñez.

Tiene la palabra la Senadora Isabel Allende.

La señora ALLENDE.— Presidente, tal como lo acaba de informar la Presidenta de la Comisión de Medio Ambiente, considero extraordinariamente relevante y necesario que aprobemos el presente proyecto, porque necesitamos ampliar el plazo para solicitar procesos de participación ciudadana en las declaraciones de impacto ambiental que se presenten a evaluación.

Hasta ahora, la participación ciudadana se encuentra restringida, acotada por los cortos plazos establecidos en el caso de las declaraciones de impacto ambiental.

Muchas veces, cuando los proyectos son sometidos a la evaluación de impacto ambiental, existe una enorme desproporcionalidad, en general, entre las posibilidades reales con que cuentan los ciudadanos organizados frente a lo que representa un proyecto normalmente de grandes empresas, dentro de un proceso donde los ciudadanos reciben muy poco apoyo.

Este asunto lo hemos discutido muchas veces.

Por eso, esta moción encuentra su fundamento en los derechos a la participación ciudadana y a la información ambiental, que se encuentran consagrados en nuestra legislación, pero, a mi modo de ver, de manera insuficiente. De ahí que considero muy relevante que extendamos el plazo señalado.

Por cierto, el derecho a la participación ciudadana en temas ambientales es uno de los pi-

lares que forman parte del Acuerdo de Escazú, instrumento que espero que sea ratificado por el Congreso Nacional, y que ha sido una de las prioridades del Presidente Boric en el comienzo de su Gobierno.

Me parece muy muy relevante esta iniciativa, porque mientras más participación ciudadana exista, habrá mayor legitimación social, menos judicialización y obviamente habrá una relación mucho más armónica entre determinado proyecto y las comunidades involucradas. No hay ninguna duda al respecto.

En tal sentido, pienso que la mejor forma de generar consenso y de que podamos legitimar, como decía, las decisiones ambientales es precisamente cuando se produce un diálogo abierto con la comunidad y cuando otorgamos las herramientas para una mejor participación.

Y por eso que es importante que ratifiquemos el Acuerdo de Escazú, que constituye uno de los pilares en materia ambiental. Pero también es relevante que tomemos conciencia de que en nuestra legislación muchas veces la información ambiental no es entregada de manera expedita y no siempre la acompaña, como ya he señalado, un plazo prudente para que la comunidad organizada pueda representar sus observaciones. Con los plazos actuales el derecho a la participación de los ciudadanos y ciudadanas se ve vulnerado, porque, al ser muy acotados, muy restrictivos, no dan cuenta de una verdadera justicia en el sistema ambiental.

De ahí que tenemos que revisar los tiempos para la participación ciudadana, porque, como señalaba la Presidenta de la Comisión de Medio Ambiente, tratándose de las declaraciones de impacto ambiental resultan insuficientes.

Además, en el caso de tales declaraciones, la participación ciudadana es facultativa de las direcciones regionales o del Director ejecutivo. Y para que el Director respectivo pueda decidir si abrir o no la participación, se requiere que existan cargas ambientales. Y el reglamento del SEIA indica que solo existen cargas ambientales si, copulativamente, el proyecto

genera beneficios sociales y externalidades ambientales negativas.

Por lo tanto, se produce el absurdo de que proyectos que perjudican el medio ambiente pero que no consideran beneficios sociales, no son calificados como susceptibles de participación ciudadana.

De hecho, en el Gobierno pasado, el SEIA trató de impedir la participación en el caso de los sondeos mineros de la compañía Vizcachitas Holding, en la comuna de Putaendo, solo porque el proyecto no consideraba beneficios sociales, a pesar de que existían externalidades negativas. Felizmente, esto fue revertido tras la presión de la comunidad y de las solicitudes realizadas desde el propio Senado.

Por último, y a mayor abundamiento, las comunidades deben enterarse prácticamente por sus escasos medios de la situación, pues deben estar al tanto de las publicaciones en el Diario Oficial y enviar una solicitud por escrito al director del SEIA en un plazo de diez días, siempre que aparezcan proyectos en sus localidades, lo que supone grandes capacidades de seguimiento. El procedimiento lo considero francamente injusto, dada la asimetría en capacidades y manejo de información entre quienes buscan participar y quienes formulan los proyectos.

Por estas consideraciones, votaré a favor del proyecto, que desde luego se podrá perfeccionar mediante indicaciones, mediante el cual buscamos ampliar la participación ciudadana y de la comunidad.

Como ya hemos dicho, menos conflicto, menos judicialización y, evidentemente, más legitimidad social para cualquier proyecto.

Esto es lo importante.

De esta forma, y como ya lo señalaba a raíz del debate sobre el proyecto que busca incorporar el desarrollo sostenible dentro de las bases de la institucionalidad, queremos caminar hacia un desarrollo sustentable y hacia una mejor democracia ambiental. Y creo que Chile puede ponerse al día con tales objetivos.

Por eso, Presidente, considero importante no solo votar a favor el proyecto, sino también pedirles a los colegas que lo hagan de la misma forma, dado que es extremadamente relevante.

He dicho.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias, Senadora Allende.

Se ha pedido abrir la votación.

¿Habría acuerdo?

Muy bien.

En votación.

(Durante la votación).

Tiene la palabra el Senador Walker.

El señor WALKER.— Muchas gracias, Presidente.

Por cierto, voy a votar a favor de este proyecto de ley que modifica el artículo 30 bis de la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente en lo relativo a la declaración de impacto ambiental, con el objeto de extender el plazo para presentar la solicitud de realización de un proceso de participación ciudadana en el caso de declaraciones de impacto ambiental que se presenten a evaluación y se refieran a proyectos que generen cargas ambientales para las comunidades próximas.

Sin duda, uno tiene a la vista numerosos casos: en la Región de Coquimbo, que represento, muchas veces las juntas de vecinos y las comunidades en cada una de las ciudades no alcanzan a emitir su opinión o a informarse de los impactos ambientales de determinado proyecto, y precluye o vence el plazo para poder generar un proceso de participación ciudadana realmente representativo y legítimo.

Este proyecto me tocó revisarlo en la Cámara de Diputados y, por lo tanto, ya había participado en su aprobación.

Tengo a la vista el recuerdo del caso de una central eléctrica de respaldo en la comuna de Combarbalá. Todos sabemos que los medios a través de los cuales pueden informarse las localidades rurales -en este caso, Combarbalá- respecto de la instalación de una planta eléctrica, aunque sea de respaldo, son muy precarios.

Muchas veces ni los propios municipios alcanzan a conocer dentro del plazo establecido las características de proyectos de esta naturaleza para poder ayudar a informarse a las juntas de vecinos, a los efectos de organizarse y llevar a cabo un proceso de participación ciudadana.

En ocasiones, después de aprobada la calificación ambiental, en este caso una declaración de impacto ambiental, surgen las críticas. Aquello ocurre una vez informadas las comunidades de los impactos del proyecto. Y la actual situación no solamente afecta la participación de quienes se puedan ver ambientalmente afectados, sino también la seguridad jurídica de los propios proyectos.

Entonces, los titulares de los proyectos deberían ser los más interesados, por un principio de responsabilidad social empresarial, en que los procesos de participación ciudadana sean lo más intensos e informados posible, de manera tal que sea en esa etapa y no *ex post* cuando se generen los cuestionamientos y puedan, en el momento oportuno, hacerse cargo de las inquietudes y subsanar las posibles observaciones, ya sea en la misma declaración de impacto ambiental o en las adendas que posteriormente se puedan presentar.

Por supuesto que voy a votar a favor de la iniciativa, tal como lo hice en la Cámara de origen, pensando en casos como el de Combarbalá y el de tantas comunas de la Región de Coquimbo que se han visto afectadas por proyectos que pueden representar un beneficio económico pero que producen impactos ambientales, respecto de los cuales las comunidades no se han interiorizado en el momento oportuno para hacer ver sus inquietudes y para que el propio titular pueda hacerse cargo de esas observaciones.

Estimada Presidenta, quise intervenir por estos breves minutos para emitir mi opinión y, por supuesto, para dar mi voto favorable a esta iniciativa.

He dicho.

La señora EBENSPERGER (Vicepresiden-

ta).— Gracias, Senador.

Tiene la palabra el Senador Flores.

El señor FLORES.— Muchas gracias, Presidenta.

Primero, a mí me sorprende que este proyecto tenga su fecha de inicio hace diez años, siendo tan simple, tan lógico y tan necesario de aplicar. En verdad, me cuesta entender que hayamos invertido diez años para poder hacer la corrección propuesta, y habrá distintas razones para aquello.

¿Y por qué digo esto? Porque desde que la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente se comenzó a aplicar, se definieron las diferencias entre una declaración de impacto ambiental y un estudio de impacto ambiental.

Independiente de la profundidad de los estudios previos que justifiquen una intervención en cierto medio ambiente, hay entre ambos una diferencia sustantiva y que tiene que ver con la información y la participación de la ciudadanía cuando una acción de construcción o de intervención de algo afecta a la propia comunidad.

Entonces, se distinguen por ofrecer distinta posibilidad para que sea la misma comunidad la que exprese sus inquietudes, sus observaciones o sus aprensiones.

La iniciativa en cuestión se basa en tal diferencia, en atención a las características, a los efectos y a las circunstancias que tenga el proyecto que sea ingresado a tramitación al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. Precisa, además, que una de las principales diferencias dice relación justamente con la posibilidad de que la ciudadanía se informe y participe.

Entonces, se establece que en los estudios de impacto ambiental habrá la obligación de informar a la ciudadanía y de publicar un extracto de sus resultados, a fin de que las personas u organizaciones formulen las observaciones pertinentes. Ahora, no solicita instancias particulares de participación ciudadana, porque ya el proceso obliga y las incluye, lo que no ocurre en el caso de las declaraciones de

impacto ambiental.

La acción que se genera en las mencionadas declaraciones señala que cuando un proyecto sometido a tramitación ocasiona cargas ambientales notables para las comunidades próximas, habrá un plazo de diez días. En realidad, se totalizan veinte días para, primero, informarse; luego, organizarse, y, por último, establecer una postura.

Pero resulta que estos plazos comienzan a regir con la publicación en el Diario Oficial, y son muy pocas las organizaciones que se entretienen leyéndolo, lo cual acorta todavía más los tiempos.

En este caso, la propuesta es muy simple: aumentar el plazo de diez a treinta días, contados desde la publicación en el Diario Oficial del proyecto sometido a declaración de impacto ambiental.

Yo creo, Presidenta, que no hay que darle más vueltas a este asunto, por cuanto le otorga a la comunidad la posibilidad de organizarse y de expresar su opinión. Y, en este contexto, hay que abrir esta puerta, que considero absolutamente necesaria.

Vamos a votar favorablemente el proyecto.

Muchas gracias.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

Tiene la palabra el Senador Durana.

El señor DURANA.— Gracias, Presidenta.

El presente proyecto de ley busca extender el plazo para solicitar la realización de un proceso de participación ciudadana en el caso de declaraciones de impacto ambiental que se presenten para evaluación y que tengan la particularidad de generar cargas ambientales para las comunidades próximas.

En muchas ocasiones, una participación ciudadana restringida en las declaraciones de impacto ambiental ha derivado en múltiples recursos de protección, que implican una alta judicialización de los proyectos y que se pueden evitar con un espacio adecuado de participación previa de la comunidad, generándo-

se diálogo, concertación y fundamentalmente acuerdos en el territorio.

Por ello, la ampliación del plazo para realizar esta solicitud, desde mi personal punto de vista, va a permitir mayor identificación e involucramiento de la comunidad con proyectos y materias relacionadas con el medio ambiente, cuyos principales involucrados con su conservación tienen que ver fundamentalmente con la población aledaña a los lugares en que se desarrollen.

No puede interpretarse que un plazo mayor de veinte días a los diez que actualmente contempla la norma, y que finalmente va a terminar en treinta días de participación, implique una demora innecesaria en la realización de los proyectos, puesto que la vía judicial trae demoras aún mayores y la participación de la comunidad en esta etapa supone que en el desarrollo de los proyectos se produzca un encuentro armónico con su entorno.

Voto a favor.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

Tiene la palabra el Senador Saavedra.

El señor SAAVEDRA.— Gracias, Presidenta.

El día de hoy el Senado puede sentirse satisfecho por la coherencia política que ha tenido en los proyectos que ha tratado y que comienza a aprobar.

Si instalamos en el grado máximo, es decir, en nuestra Constitución, el desarrollo sustentable, no veo por qué la participación ciudadana no debiera estar dentro de los elementos que han de consagrarse para mejorar la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente, y con ello, validar las organizaciones sociales de base.

Allí tenemos a las juntas de vecinos, a los grupos ambientales que se forman generalmente para ser antagónicos a proyectos que se quieren implementar aledaños a sus comunidades, con los efectos que solo quienes viven ahí sienten. Por lo tanto, es justo que se consideren esas opiniones; que se abran las puertas

para la participación; que se incrementen los plazos para que esa participación otorgue la validación social y, por consiguiente, se lleve a cabo el desarrollo armónico de los proyectos, generando así la construcción de un modelo sustentable que considere: inversión; intervención apropiada y correcta de los espacios —es decir, del hábitat—, y, al mismo tiempo, los impactos y la mediación social para que estos puedan seguir su curso y no tengan los retrasos que se han planteado acá.

Se trata, pues, de establecer un sistema en donde la democracia ambiental también esté presente; en donde las organizaciones tengan voz y un espacio apropiado en tiempo y forma para permitir que esa validación social siga construyendo un desarrollo ambiental e integral, y con ello, se contribuya al progreso de nuestro país.

Voto a favor, Presidenta.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Gracias, Senador.

No hay más Senadores inscritos.

Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Gracias, señora Presidenta.

¿Alguna señora Senadora o algún señor Senador aún no ha emitido su voto?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Terminada la votación.

—**Se aprueba en general y en particular el proyecto (27 votos a favor y 1 abstención), y queda despachado en este trámite.**

**Votaron por la afirmativa** las señoras Allende, Aravena, Ebensperger, Gatica, Núñez, Órdenes, Provoste, Rincón y Sepúlveda y los señores Castro (don Juan Luis), Castro (don Juan), De Urresti, Durana, Edwards, Elizalde, Flores, Insulza, Keitel, Kusanovic, Kuschel, Lagos, Quintana, Saavedra, Sanhueza, Van Rysselberghe, Velásquez y Walker.

**Se abstuvo** la señora Pascual.

**No votó, por estar pareado**, el señor Coloma.

El señor GUZMÁN (Secretario General).—

Se deja constancia de la intención de voto favorable de los Senadores señor Latorre, señora Campillai y señor Sandoval.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Queda aprobado el proyecto, y se despacha a la Cámara de Diputados.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Cuenta agregada, señor Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Gracias, señora Presidenta.

Han llegado a la Mesa los siguientes documentos:

#### Oficio

*De la Excma. Corte Suprema*

*Por el que emite su parecer, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política de la República, sobre el proyecto de ley que modifica la ley N° 20.585, sobre Otorgamiento y Uso de Licencias Médicas, con el objeto de fortalecer las facultades de los organismos reguladores y fiscalizadores y aumentar las multas y períodos de suspensión de los emisores de licencias médicas, en los presupuestos que establece la ley (Boletín N° 14.845-11).*

**—Se toma conocimiento y se manda agregar el documento a sus antecedentes.**

#### Moción

*De los Honorables Senadores señoras Allende, Carvajal, Núñez, Pascual y Provoste, con la que inician un proyecto de ley que modifica la ley N° 14.908, sobre abandono de familia y pago de pensiones alimenticias, para permitir la retención que se indica, en caso de deudas alimentarias (Boletín N° 14.926-07).*

**—Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77**

***de la Carta Fundamental, se manda poner en conocimiento de la Excelentísima Corte Suprema.***

#### Comunicación

*De la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, por medio de la cual informa que ha elegido como Presidente al Honorable Senador señor Coloma.*

**—Se toma conocimiento.**

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Senadora Provoste, ¿reglamento?

La señora PROVOSTE.— Sí, Presidenta.

Sobre la moción que hemos presentado junto con las Senadoras Allende, Pascual, entre otras, sugiero que vaya a la Comisión de la Mujer.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— ¿Además de la Comisión de Constitución?

La señora PROVOSTE.— Si lo tiene a bien, primero que la vea la Comisión de la Mujer.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Se ha solicitado que la moción descrita en la Cuenta agregada, además de la Comisión de Constitución, vaya primero a la Comisión Especial de la Mujer.

El señor GALILEA.— ¿Qué proyecto, perdón, Presidenta?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— La moción que modifica la ley N° 14.908, sobre Abandono de Familia y Pago de Pensiones Alimenticias, para permitir la retención que se indica en caso de deudas alimentarias.

El señor GALILEA.— Okay.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— ¿Habría acuerdo para ello?

**—Así se acuerda.**

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Pasamos al Tiempo de Votaciones.

Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Gracias, señora Presidenta.

## VI. TIEMPO DE VOTACIONES

### DECLARACIÓN DEL SENADO FRENTE A INVASIÓN RUSA EN UCRANIA. PROYECTO DE ACUERDO

El señor GUZMÁN (Secretario General).— La señora Presidenta pone en votación el proyecto de acuerdo presentado por los Honorables Senadores señoras Aravena, Ebensperger, Gatica y Sepúlveda y señores Bianchi, Castro Prieto, Chahuán, Coloma, Durana, Edwards, Flores, Gahona, Galilea, García, Insulza, Keitel, Kusanovic, Kuschel, Moreira, Prohens, Quintana, Sandoval, Sanhueza, Van Rysse-berghé, Velásquez y Walker, por medio del cual efectúan una manifestación que aborda diversos aspectos relacionados con la invasión rusa en Ucrania.

—**Ver tramitación legislativa del proyecto de acuerdo en el siguiente vínculo: boletín S 2.261-12.**

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Me están pidiendo la palabra.

Quiero recordarles que en los proyectos de acuerdo no hay discusión. Pero les vamos a dar la palabra al Senador Edwards y a la Senadora Provoste.

La Senadora Provoste la pidió primero.

La señora PROVOSTE.— Presidenta, es solo para solicitarle la incorporación de mi nombre como adherente al proyecto de acuerdo.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Así se hará, Senadora.

Senador Edwards.

El señor EDWARDS.— Presidenta, este proyecto implica, por cierto, una declaración del Senado, y entiendo que se enviará un oficio al Presidente.

En tal sentido, quería ver si a la Sala le parece que se le pida también al Presidente -quien, como ya lo ha hecho, rechaza la invasión en Ucrania- que exprese si es posible, ya que él es quien maneja las relaciones internacionales, su condena a la masacre ocurrida en Bucha; que se establezca la necesidad de que se persiga a los responsables y que ellos comparezcan ante el Tribunal Penal Internacional; y que, como ya lo ha hecho el Presidente buenamente, se vuelva a presentar nuestra solidaridad al pueblo ucraniano, que hoy día está sufriendo una guerra con ribetes de tragedia muy bien graficada con lo que hoy día está ocurriendo en Mariúpol, donde básicamente las técnicas que se están utilizando son del medioevo o lo peor de la Segunda Guerra Mundial.

Por lo tanto, solicito agregar a la intención del Senado que el Presidente la haga suya.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Son dos votaciones distintas.

Primero, vamos a votar el proyecto de acuerdo tal como está; y, en segundo lugar, votaremos la solicitud del Senador Edwards.

El señor MOREIRA.— ¡Unanimidad! ¡Unánime!

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Se pide la unanimidad para el proyecto de acuerdo.

—**Por unanimidad, se aprueba el proyecto de acuerdo.**

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— ¿Hay unanimidad para la petición del Senador Edwards?

La votaremos, entonces.

El señor ELIZALDE (Presidente).— No.

Vamos a hacer lo siguiente, igual que con los otros oficios: los Senadores que suscriben la propuesta del Senador Edwards que levanten la mano, para que los consigne la Secretaría, tal como lo hemos hecho con el resto de los oficios.

Y los va a ir mencionando el Secretario.

El señor GUZMÁN (Secretario General).— Senadora Ebensperger, Senador Galilea, Se-

nador Durana, Senadora Aravena, Senador García, Senador Kuschel, Senador Moreira, Senador Macaya, Senador Sandoval, Senador Sanhueza, Senador Kusanovic, Senador Keitel, Senadora Provoste, Senador Walker, Senador Rojo Edwards, Senador Quintana.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Bien.

Así se hará.

Habiéndose cumplido su objetivo, levantaré la sesión, sin perjuicio de dar curso reglamentario a las solicitudes de oficios que han llegado a la Mesa.

### PETICIONES DE OFICIOS

—Los oficios cuyo envío se anunció son los siguientes:

Del señor ARAYA:

A la Secretaria Regional Ministerial de Desarrollo Social y Familia y al Director Regional de Sercotec de Antofagasta, pidiéndoles **EVALUAR SITUACIÓN DE DON MARIO ALBERTO QUIROGA OLIVARES, VECINO RESIDENTE DE ANTOFAGASTA, AFECTADO POR CONSTANTES MANIFESTACIONES CIUDADANAS Y ENFRENTAMIENTOS CON CARABINEROS EN MARCO DE ESTALLIDO SOCIAL, A FIN DE QUE PUEDA CONSIDERARSE ALGUNA MEDIDA EN SU APOYO.**

Del señor GARCÍA:

A la Ministra del Interior y Seguridad Pública, solicitándole información con respecto a **CONTRABANDOS FRUSTRADOS (IMPORTACIÓN) DE ARMAS A TERRITORIO NACIONAL.**

De la señora GATICA:

Al Ministro de Obras Públicas, con el objeto de que informe sobre **SOLUCIONES ADMINISTRATIVAS Y FINANCIERAS PARA DAR CONTINUIDAD A PROYECTO “REPOSICIÓN CUARTEL DE BOMBEROS DE MALALHUE”, COMUNA DE LANCO, Y REVISIÓN DE OTROS PROYECTOS SIMILARES EN EJECUCIÓN EN REGIÓN DE LOS RÍOS.**

De la señora RINCÓN:

Al Presidente de la República, solicitándole aclarar **ALCANCES DEL CONGELAMIENTO DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO ANUNCIADO POR EL GOBIERNO EL DÍA 7 DE ABRIL.**

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Se levanta la sesión.

—Se levantó a las 18:55.

*Mario Inostroza Sepúlveda*  
Jefe de la Redacción suplente

