

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 370^a

Sesión 33^a, en miércoles 6 de julio de 2022

Ordinaria

(De 16:15 a 20:15)

*PRESIDENCIA DE SEÑOR ÁLVARO ELIZALDE SOTO, PRESIDENTE, Y
SEÑORA LUZ EBENSPERGER ORREGO, VICEPRESIDENTA*

SECRETARIO, EL SEÑOR JULIO CÁMARA OYARZO, SUBROGANTE

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

| | Pág. |
|--|-------------|
| I. ASISTENCIA..... | 1703 |
| II. APERTURA DE LA SESIÓN..... | 1703 |
| Minuto de silencio por fallecimiento de señor Roberto Edwards Eastman..... | 1703 |
| III. TRAMITACIÓN DE ACTAS..... | 1703 |
| IV. CUENTA..... | 1704 |

V. ORDEN DEL DÍA:

| | |
|---|------|
| Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten (11.934-15) (se aprueba en particular con modificaciones)..... | 1709 |
| Peticiones de oficios (se anuncia su envío)..... | 1766 |

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

- 1.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.603, Orgánica Constitucional de Partidos Políticos, para exigir su renuncia expresa al uso, propugnación o incitación a la violencia como método de acción política (14.723-06).
- 2.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo para asegurar la oferta de servicios de transporte público durante periodo de elecciones populares o plebiscitos (15.134-13).
- 3.- Informe de la Comisión de Salud recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que dispone la obligación de fortificar ciertos alimentos con vitamina D (14.794-11).
- 4.- Moción de los Senadores señores Ossandón, Elizalde, Kuschel y Moreira, con la que inician un proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales, en relación con los colaboradores en materia de infancia (15.164-07).
- 5.- Moción de los Senadores señoras Aravena y Gatica y señor García, con la que inician un proyecto de ley que modifica la ley N° 19.253, que establece normas sobre protección, fomento y desarrollo indígena y crea la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena, con el objeto de establecer la exclusión de beneficios en los casos que señala (15.166-06).
- 6.- Moción del Senador señor Keitel, con la que inicia un proyecto de ley que modifica la ley N° 21.091, sobre Educación Superior, en relación al bienestar integral de los estudiantes de educación superior (15.167-04).
- 7.- Moción de los Senadores señor Castro Prieto, señora Aravena y señor Bianchi, con la que inician un proyecto de reforma constitucional, que modifica la Carta Fundamental, para consagrar a Chile como un Estado social y solidario de derecho (15.168-07).

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron las señoras y los señores:

—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 Carvallo, Luciano
 —De Urresti Longton, Alfonso
 —Durana Semir, José Miguel
 —Ebensperger Orrego, Luz
 —Edwards Silva, Rojo
 —Elizalde Soto, Alvaro
 —Galilea Vial, Rodrigo
 —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 Irrarrázabal, Manuel José
 —Pascual Grau, Claudia
 —Prohens Espinosa, Rafael
 —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

Concurrió, además, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Juan Carlos Muñoz Abogabir.

Asimismo, se encontraba presente la Coordinadora Legislativa de dicho Ministerio, señora Viviana Díaz Arrepol.

Actuó de Secretario General el señor Julio Cámara Oyarzo, subrogante, y de Prosecretario, el señor Roberto Bustos Latorre.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 16:15, en presencia de 33 señoras Senadoras y señores Senadores.

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

En primer lugar, queremos saludar al Secretario Julio Cámara, que se encuentra de cumpleaños. Así que le damos las felicitaciones del caso.

(Aplausos en la Sala).

MINUTO DE SILENCIO POR FALLECIMIENTO DE SEÑOR ROBERTO EDWARDS EASTMAN

El señor ELIZALDE (Presidente).— Conforme a la solicitud realizada ayer por el Senador Cruz-Coke, en representación del Comité Evópoli, vamos a rendir un minuto de silencio en memoria del señor Roberto Edwards Eastman, destacado fotógrafo y fundador de revista *Paula*.

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

Muchas gracias.

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor ELIZALDE (Presidente).— Las

actas de las sesiones 28ª, especial, y 29ª, ordinaria, ambas en 28 de junio de 2022, y 30ª, ordinaria, en 29 de junio de 2022, se encuentran en Secretaría a disposición de las señoras Senadoras y los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

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 los tres primeros, retira y hace presente la urgencia, calificándola de “discusión inmediata”, para la tramitación de los siguientes asuntos:

-El que crea un fondo de estabilización y emergencia energética y establece un nuevo mecanismo de estabilización transitorio de precios de la electricidad para clientes sometidos a regulación de precios (Boletín N° 14.991-08).

-El que modifica el régimen aplicable al chequeo de rentabilidad anual al que están sujetas las empresas concesionarias de distribución de gas (Boletín N° 15.135-08).

-El que modifica el plazo de entrada en vigencia de los aranceles regulados, derechos básicos de matrícula y cobros por concepto de titulación o graduación, establecidos en el Título V de la ley N° 21.091, sobre Educación Superior; para el financiamiento institucional para la gratuidad (Boletín N° 14.997-04).

Con los siguientes, hace presente la urgencia, calificándola de “suma”, para la tramitación de los siguientes asuntos:

-El que establece un derecho a descanso reparatorio para trabajadores de la salud del sector privado, como reconocimiento a su la-

bor durante la pandemia de COVID-19, en las condiciones y con los efectos que señala (Boletín N° 14.943-11).

-El que crea el Servicio Nacional de Reinserción Social Juvenil e introduce modificaciones a la ley N° 20.084, sobre responsabilidad penal de adolescentes, y a otras normas que indica (Boletín N° 11.174-07).

Con los tres últimos, retira y hace presente la urgencia, calificándola de “simple”, para el despacho de los siguientes proyectos de ley:

-El que modifica el Código Sanitario para regular los medicamentos bioequivalentes genéricos y evitar la integración vertical de laboratorios y farmacias (Boletín N° 9.914-11).

-El que faculta a los concejos municipales para condonar las deudas correspondientes a derechos de aseo (Boletines N°s 10.858-06, 14.252-06, 14.475-06, 11.889-06 y 14.797-06, refundidos).

-El que modifica la ley N° 19.925, sobre expendio y consumo de bebidas alcohólicas, para facilitar la obtención de patente de salones de música en vivo por parte de los establecimientos que indica (Boletín N° 14.534-06).

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

Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados
Con el primero, informa que ha aprobado el proyecto de ley que modifica la ley N° 18.603, orgánica constitucional de Partidos Políticos, para exigir su renuncia expresa al uso, propugnación o incitación a la violencia como método de acción política, correspondiente al Boletín N° 14.723-06.

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

Con el segundo, comunica que ha aprobado el proyecto de ley que modifica el Código del Trabajo para asegurar la oferta de servicios de transporte público durante período de

elecciones populares o plebiscitos, correspondiente al Boletín N° 15.134-13 (con urgencia calificada de “discusión inmediata”).

—**Pasa a la Comisión de Trabajo y Previsión Social.**

Del señor Ministro de Hacienda

Comunica modificación de instrucciones específicas en materia de contratación de iniciativas de inversión de los servicios e instituciones del sector público.

Del señor Director del Servicio Electoral

Remite cronograma de actividades, en atención a la publicación en el Diario Oficial de fecha 4 de julio de 2022, del Decreto Supremo Exento N° 2078, de convocatoria a Plebiscito Constitucional 2022.

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

Informe

De la Comisión de Salud, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que dispone la obligación de fortificar ciertos alimentos con vitamina D (Boletín N° 14.794-11).

—**Queda para Tabla.**

Mociones

De los Honorables Senadores señores Ossandón, Elizalde, Kuschel y Moreira, con la que inician un proyecto de ley que modifica diversos cuerpos legales, en relación con los colaboradores en materia de infancia (Boletín N° 15.164-07).

—**Pasa a la Comisión especial encargada de tramitar proyectos de ley relacionados con los niños, niñas y adolescentes.**

De los Honorables Senadores señoras Aravena y Gatica y señor García, con la que inician un proyecto de ley que modifica la ley N° 19.253, que establece normas sobre protección, fomento y desarrollo indígena y crea la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena,

con el objeto de establecer la exclusión de beneficios en los casos que señala (Boletín N° 15.166-06).

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

Del Honorable Senador señor Keitel, con la que inicia un proyecto de ley que modifica la ley N° 21.091, sobre Educación Superior, en relación al bienestar integral de los estudiantes de educación superior (Boletín N° 15.167-04).

—**Pasa a la Comisión de Educación y Cultura.**

De los Honorables Senadores señor Castro Prieto, señora Aravena y señor Bianchi, con la que inician un proyecto de reforma constitucional, que modifica la Carta Fundamental, para consagrar a Chile como un Estado social y solidario de derecho (Boletín N° 15.168-07).

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

Comunicación

De la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones mediante la cual propone a la Sala archivar los siguientes asuntos, en virtud del inciso primero del artículo 36 bis del Reglamento del Senado, por haber perdido su oportunidad:

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo al uso del cinturón de seguridad, iniciado en Moción del ex Senador señor Carlos Bianchi (Boletín N° 5.698-15).

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que aumenta las penas del manejo en estado de ebriedad y bajo la influencia del alcohol, iniciado en Moción de los ex Senadores señores José Antonio Gómez y Carlos Cantero (Boletín N° 7.266-07).

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, sobre uso de cinturones de seguridad en vehículos de transporte escolar, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Jaime Quintana y José García y de los ex

Senadores señores Andrés Chadwick, Fulvio Rossi e Ignacio Walker (Boletín N° 7.556-15).

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el Código Aeronáutico para garantizar los derechos de los pasajeros en el contrato de transporte aéreo, iniciado en Moción de los ex Senadores señores Carlos Bianchi, Camilo Escalona, Antonio Horvath, Fulvio Rossi y Patricio Walker (Boletín N° 8.386-15).

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que prorroga la fecha de control de las licencias de conducir durante el período que indica, iniciado en Moción del Honorable Senador señor Francisco Chahuán y de los ex Senadores señora Carolina Goic y señores Alejandro García-Huidobro, Juan Pablo Letelier y Jorge Pizarro (Boletín N° 13.340-15).

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.168, General de Telecomunicaciones, para establecer la obligación de las empresas proveedoras de entregar internet gratuito a estudiantes vulnerables en caso de suspensión de clases debido a la declaración de emergencia sanitaria, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señoras Yasna Provoste, Isabel Allende y Ximena Órdenes, y señor Francisco Chahuán y del ex Senador señor Jorge Pizarro (Boletín N° 13.422-15).

-Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que incorpora a la Ley N° 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico, un artículo transitorio, nuevo, con el objeto de permitir el cambio de billetes de pasajes aéreos ante la imposibilidad de viajar por causa de medidas impuestas por la autoridad sanitaria durante una pandemia, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señoras Ximena Órdenes y Ximena Rincón, y señor Rafael Prohens y de la ex Senadora señora Marcela Sabat (Boletín N° 14.613-15).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Si le parece a la Sala, se accede a los archivos solicitados.

Acordado.

Asimismo, la citada Comisión, solicita el archivo de los siguientes asuntos, en segundo trámite constitucional, en virtud de la señalada disposición reglamentaria, por haber perdido su oportunidad, previa consulta a la Cámara de Diputados:

-Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que garantiza los derechos de los pasajeros de transporte aéreo, iniciado en Moción de los ex Diputados señores Marcelo Díaz, Francisco Encina, Marco Enríquez-Ominami, Fidel Espinoza, Marcos Espinosa, Carlos Montes, Iván Moreira, Fulvio Rossi y Eugenio Tuma (Boletín N° 5.158-03).

-Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que prorroga por un año la vigencia de la ley N° 21.222, aplicándose también a las licencias de conducir cuyo control corresponda realizar durante el año 2021, iniciado en Moción de los Honorables Diputados señores René Alinco, Juan Antonio Coloma, Harry Jürgensen y Cristóbal Urruticoechea y de los ex Diputados señora Sofía Cid y señores Iván Flores, Nicolás Noman, Diego Paulsen y Leopoldo Pérez (Boletín N° 14.031-15).

Finalmente, solicita el archivo, previa consulta a la Cámara de Diputados y en virtud del inciso segundo del artículo 36 bis del Reglamento del Senado, por haber transcurrido dos años sin que la Comisión se hubiere pronunciado sobre el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que regula servicios públicos de telecomunicaciones de prepago a favor de consumidores, iniciado en Moción de los ex Diputados señoras Clemira Pacheco y Marcela Sabat y señores Ramón Farías, Gustavo Hasbún, Juan Carlos Latorre, Pablo Lorenzini, Leopoldo Pérez, Ricardo Rincón, Patricio Vallespín y Mario Venegas (Boletín N° 8.280-15).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Si le parece a la Sala, se accede a los archivos solicitados, previa consulta a la Cámara de Diputados.

Acordado.

El señor BUSTOS (Prosecretario).— Eso es

todo, Presidente.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sobre la Cuenta, tiene la palabra el Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señor Presidente, como Presidente de la Comisión de Salud, y en virtud de un acuerdo de la Comisión, solicito que el proyecto de ley sobre enfermedades poco frecuentes (boletín N° 7.643-11) pueda ser tratado en general y en particular con motivo de su primer informe. Ya fue aprobado en general por los miembros de la Comisión y la idea es darnos el tiempo necesario para generar un plazo de indicaciones y traer a la Sala un proyecto en mejores condiciones.

La siguiente solicitud dice relación con la iniciativa sobre regulación de ensayos clínicos de productos farmacéuticos, respecto de la cual la Sala había acordado enviarla a la Comisión de Desafíos del Futuro. Hemos conversado con el Ministerio de Salud, pues este proyecto ya estaba con indicaciones para ser votadas en la Comisión de Salud, pero esta Cartera finalmente cambió de opinión y está disponible para tramitarlo en el órgano que presido, con la Ministra respectiva.

Entonces, la idea es que vuelva a la Comisión de Salud, porque habíamos resuelto mandarlo a la de Desafíos del Futuro y queremos deshacer ese acuerdo.

Lo tercero dice relación con la formación de la Comisión Mixta respecto del proyecto de ley que crea el Seguro de Salud Clase Media a través de una cobertura financiera especial en la modalidad de atención de libre elección de Fonasa, que votamos en contra, y no se logró el *quorum* necesario en la Sala del Senado.

La idea es, justamente, formar la Comisión Mixta, porque luego de ser leído y repasado el texto por varios Senadores de las bancadas del PS y del PPD, se ha resuelto buscar la fórmula para apoyarlo, y también hemos conversa-

do con el Gobierno para buscar algún tipo de acuerdo.

Esos son los tres temas en particular, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Ese proyecto se rechazó en segundo trámite, Senador?

El señor CHAHUÁN.— Sí.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a hacer el resumen de las solicitudes.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— La primera es para tratar en general y en particular el proyecto boletín N° 7.643-11; la segunda...

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pero, ¿de qué se trata?

Le vamos a dar la palabra al Senador Chahuán, e iremos resolviendo una a una las peticiones.

El señor CHAHUÁN.— Gracias, Presidente.

Quiero reiterar los números de boletín de los respectivos proyectos.

El primero es el N° 7.643-11, correspondiente al proyecto que hoy día fue aprobado en general en la Comisión. La idea es que sea tratado en general y en particular para que nos demos un plazo de indicaciones y podamos presentar un texto adecuado, con los patrocinios del Ejecutivo, a la Sala del Senado.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Cuál sería el plazo de indicaciones propuesto?

El señor CHAHUÁN.— Treinta días.

(Pausa).

Nosotros podemos, Presidente, autofijarnos un plazo de indicaciones al interior de la Comisión. Pero...

El señor ELIZALDE (Presidente).— La Comisión fijará, entonces, un plazo para las indicaciones en particular, y cuando se vote en Sala será en general.

El señor CHAHUÁN.— Así es.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Perfecto.

¿Habría acuerdo para que se discuta en general y en particular este proyecto, conforme a

la solicitud de la Comisión de Salud?

¿Tenemos *quorum*?

(*Luego de unos instantes*).

Aprobado.

El señor CHAHUÁN.— El segundo boletín es el N° 13.829-11, proyecto sobre regulación de ensayos clínicos en productos farmacéuticos, que habíamos acordado mandar de la Comisión de Salud a la de Desafíos del Futuro. Queremos deshacer ese acuerdo.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se deshace el acuerdo, entonces, y solo lo va a ver la Comisión de Salud.

El señor CHAHUÁN.— Solo la Comisión de Salud.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Habría acuerdo?

—**Así se acuerda.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Y en el tercer proyecto opera el Reglamento. Lo que corresponde es la conformación de la Comisión Mixta.

El señor CHAHUÁN.— Así es.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a designar como integrantes de esta Comisión Mixta a los miembros de la Comisión de Salud. Para eso no se requiere acuerdo; es aplicación del Reglamento.

El señor CHAHUÁN.— Pero sí se requiere, Presidente, el envío de un oficio a la Cámara de Diputados para que ellos designen a quienes la van a integrar.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Eso se va a hacer sí o sí: el despacho del oficio para la constitución de la Mixta correspondiente.

Perfecto.

El señor DURANA.— Presidente, solicito la palabra.

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

El señor DURANA.— Presidente, quiero solicitar que se autorice la reapertura del plazo

de indicaciones, hasta el viernes 15 de julio, para el boletín N° 14.137-05, que moderniza la ley N° 19.886 y otras leyes, a fin de mejorar la calidad del gasto público, aumentar los estándares de probidad y transparencia e introducir principios de economía circular en las compras del Estado. Tenemos un acuerdo con el Ejecutivo en la Comisión de Economía.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Plazo de indicaciones: 15 de julio, al mediodía, en la Comisión de Economía.

¿Habría acuerdo?

—**Así se acuerda.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene la palabra el Senador Cruz-Coke.

El señor CRUZ-COKE.— Presidente, en la misma línea de los colegas que me antecedieron, solicito ampliar el plazo de presentación de indicaciones para el boletín N° 13.531-13, que modifica el Código del Trabajo con el objeto de reforzar la aplicación de la disposición que resguarda los derechos de los trabajadores en la adquisición de bienes y servicios por parte del Estado.

El plazo actual es el 8 de julio, pero la Rectoría de la Universidad de Chile, que acaba de cambiar de rector, había pedido presentar sus comentarios respecto de este proyecto debido a que ellos obviamente están afectados por esta modificación. Y como cambió el rector Vivaldi... ¿A la rectora Las Heras, no?

La señora PASCUAL.— ¡No! Es Rosa Devés.

El señor CRUZ-COKE.— La nueva rectora es Rosa Devés. Disculpen.

No vamos a alcanzar a recibirlos antes del 8 de julio. Por tanto, pedimos ampliar el plazo de indicaciones al 22 de julio, si fuera así la voluntad de esta Sala.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Habría acuerdo para ampliar, al 22 de julio, el pla-

zo para presentar indicaciones a este proyecto?
Acordado.

—**Se fija nuevo plazo, hasta el 22 de julio, para formular indicaciones, en la Secretaría del Senado.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— No hay más inscritos para la Cuenta, así que vamos a dar inicio al Orden del Día.

V. ORDEN DEL DÍA

REGULACIÓN DE EMPRESAS Y SERVICIOS DE APLICACIONES DE TRANSPORTE

El señor ELIZALDE (Presidente).— Señor Secretario, proceda a la relación del primer proyecto.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— El señor Presidente pone en discusión en particular el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que regula las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros y los servicios que a través de ellas se presten, iniciativa correspondiente el boletín N° 11.934-15, con segundo informe y nuevo segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, informe de la Comisión de Hacienda y urgencia calificada de “discusión inmediata”

—**Ver tramitación legislativa del proyecto en el siguiente vínculo: boletín 11.934-15.**

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Este proyecto de ley fue aprobado en general por el Senado en su sesión del 9 de julio de 2019.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones deja constancia, en su segundo informe y para los efectos reglamentarios, de que no existen artículos que no hayan sido objeto de indicaciones ni de modificaciones.

Por su parte, los artículos 1; 9; 10; 12, in-

ciso cuarto; 14, que pasó a ser 16; y 15, que pasó a ser 17, permanentes, y el artículo cuarto transitorio, no fueron objeto de modificaciones en el segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, así como tampoco en su nuevo segundo informe ni en el informe de la Comisión de Hacienda, por lo que corresponde darlos por aprobados, salvo que alguna señora Senadora o algún señor Senador solicite su discusión y votación.

Entre estas normas, el inciso cuarto del artículo 12 requiere de 27 votos favorables para su aprobación por tratarse de una norma de rango orgánico constitucional, que después registramos.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a tocar los timbres para llamar a esta votación.

(Pausa).

Se va a tomar constancia del *quorum* respecto de las normas que no han sido modificadas.

Estamos votando en particular, porque ya se votó en general.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Se está dejando constancia del *quorum* respecto del inciso cuarto del artículo 12, que requiere de 27 votos, porque, aun cuando no fue objeto de modificaciones ni de indicaciones, se trata de una norma de rango orgánico constitucional, por lo cual debemos dejar la constancia respectiva.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se aclara que no rigen los pareos en esta votación por involucrar una norma de *quorum* especial.

(Pausa).

Secretario, por favor, proceda a informar.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Señor Presidente, registramos 29 votos favorables; ninguna oposición. Por lo tanto, se encontraría aprobado el artículo 12, inciso cuarto.

La señora CAMPILLAI.— Señor Presidente, no pude votar.

El señor ELIZALDE (Presidente).— No se

está tomando la votación.

A ver, explico lo que me informa la Secretaría: no se está tomando la votación porque esta norma fue aprobada en general. No fue modificada y no se pidió votación separada.

Por tanto, lo que corresponde es la constancia respecto de los presentes. Habiéndose cumplido con el *quorum* requerido, se entiende aprobada.

Reitero: no se solicitó votación por separado.

Tomaremos un minuto para hacer una consulta respecto del tema reglamentario.

(Luego de unos instantes).

Vamos a aclarar el punto.

De acuerdo con el artículo 124 del Reglamento del Senado, “Al iniciarse la discusión particular, el Presidente dará por aprobados todos los artículos o títulos que no hayan sido objeto de indicaciones en la discusión general o de modificaciones en el segundo informe”.

Ese es el punto en discusión.

“No obstante, a petición de un Senador y por la unanimidad de los Senadores presentes, podrá acordarse someter a discusión y votación uno o más de estos artículos o títulos”.

En este caso, ningún Senador o Senadora pidió votación separada de esta norma. Por tanto, se da por aprobada en la medida que se cumpla con el *quorum* requerido, conforme a lo que establece el Reglamento.

Senador Insulza, tiene la palabra.

El señor INSULZA.— Esta norma requiere un *quorum* especial para su aprobación, pero yo voté y estoy pareado. Por esa razón...

El señor ELIZALDE (Presidente).— Los pareos no rigen en esta votación.

En consecuencia, se registran 29 Senadores presentes. Y de hecho hay más en este momento, de los cuales 28 han votado a favor, aunque no se pidió esta votación. Así que se cumple con el *quorum* requerido.

—**Se aprueba el inciso cuarto del artículo 12, dejándose constancia de que se cumple el *quorum* constitucional exigido.**

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, señor Presidente, la Comisión de Transportes, en su segundo informe efectuó diversas enmiendas al texto aprobado en general, gran parte de las cuales fueron aprobadas por unanimidad, en tanto que algunas de ellas fueron acordadas por mayoría de votos, por lo que serán puestas en discusión y en votación oportunamente.

La Comisión de Hacienda, por su parte, se pronunció acerca de las normas de su competencia, dejando constancia, para efectos reglamentarios, de que introdujo dos modificaciones respecto del texto despachado en su segundo informe por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. Aprobó tanto las disposiciones de su competencia como las enmiendas acordadas por la unanimidad de sus miembros presentes.

Posteriormente, la Comisión de Transportes, en cumplimiento del cometido que le fuera encomendado por la Sala, emitió un nuevo segundo informe respecto de la iniciativa, y tras analizar las nuevas indicaciones que fueron formuladas, introdujo un conjunto de modificaciones al texto despachado por la Comisión de Hacienda, todas ellas aprobadas por mayoría de votos, por lo que serán sometidas a discusión y votación en su oportunidad.

Cabe recordar que las enmiendas unánimes deben ser votadas sin debate, salvo que alguna señora Senadora o algún señor Senador manifieste su intención de impugnar la proposición de la Comisión respecto de algunas de ellas o que existieren indicaciones renovadas.

Finalmente, cabe señalar que las modificaciones aprobadas por mayoría de votos en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tanto en su segundo informe como en su nuevo informe corresponden a las siguientes:

-En el artículo 2, la eliminación de una frase en la letra b) y la votación que se agrega en la letra d).

-En el artículo 3, la sustitución del inciso quinto y la incorporación de un inciso final,

nuevo, en la página 5 del comparado.

-En el artículo 4, el reemplazo de la letra d).

-En el artículo 5, la incorporación de una frase en la letra c), que pasó a ser d); la eliminación de la letra e); la frase final que se agrega en la letra g), que pasó a ser f); la expresión que se agrega en la letra h), que pasó a ser g); la incorporación de las letras j), k) y l), nuevas; la incorporación de una frase en el inciso final.

-En el artículo 6, el reemplazo del inciso segundo; la incorporación de una oración en el inciso cuarto; la incorporación de un inciso quinto, nuevo.

-En el artículo 7, la frase que se intercala al inciso segundo, que pasó a ser tercero; la sustitución del inciso cuarto.

-En el artículo 11, el reemplazo del artículo 11.

-En el artículo 12, el reemplazo de una frase en el inciso primero. La frase que se sustituye en la nueva oración que se agrega en el inciso segundo y la sustitución de una frase en el inciso quinto.

-En el artículo 13, que pasó a ser 14, la incorporación de un inciso segundo, nuevo; el reemplazo de una frase en el nuevo inciso tercero, que pasó al cuarto.

-El reemplazo del artículo 16, que pasó a ser 18.

-La incorporación del artículo 19, nuevo.

-En el artículo primero transitorio, inciso primero, el reemplazo de la primera oración.

-La incorporación de un artículo tercero transitorio.

-La eliminación del artículo cuarto transitorio, nuevo.

Sus Señorías tienen a su disposición un boletín comparado que transcribe el texto aprobado en general, las enmiendas realizadas por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su segundo informe, las enmiendas introducidas por la Comisión de Hacienda, las enmiendas efectuadas por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su nuevo segundo informe y el texto como quedaría

de aprobarse estas modificaciones.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Ministro, le vamos a dar la palabra, por si quiere precisar algún punto. La verdad es que se trata de una votación bien larga; se pidieron muchas votaciones por separado.

Entonces, no sé si usted quiere hacer una intervención general o va a intervenir...

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— En general.

El señor ELIZALDE (Presidente).— En general, perfecto.

Le damos la palabra al Ministro de Transportes.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Muchas gracias, Presidente.

Por su intermedio, en primer lugar, quiero saludar a todas las Senadoras y los Senadores aquí presentes. Y agradecer a la Sala por el plazo otorgado para la presentación de indicaciones a este proyecto.

Tal como fue el compromiso, en esta oportunidad se presentaron por parte del Ejecutivo solo modificaciones más bien formales que buscan mejorar la implementación de la ley una vez aprobada.

Antes de entrar de lleno al contenido de esta iniciativa, me gustaría hacer notar que como Estado tenemos una gran deuda en materia de aplicaciones de transporte de pasajeros. Los avances en el campo digital hacen cada vez más necesarias respuestas rápidas de la institucionalidad frente a materias en que la industria ha avanzado extremadamente rápido.

En ese sentido, creo importante destacar los objetivos de este proyecto, especialmente en lo que respecta al avance en regulación de las empresas de aplicaciones de transporte, a las que en adelante me referiré con la sigla EAT.

Por otro lado, me gustaría destacar que esta es una iniciativa que ha generado un consenso bastante transversal en su contenido de fondo, lo que da cuenta del interés de todos los sectores políticos por avanzar en esta dimensión.

El proyecto establece las condiciones que deben reunir las aplicaciones de transporte. Primero, estas tendrán la obligación de inscribirse en un Registro de Empresas de Transportes de Aplicaciones, a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que debe consignarse información de la empresa, de los vehículos y de los conductores asociados.

Lo anterior tiene un foco especial en los usuarios y en la seguridad del servicio al que acceden. Junto con eso, también se busca asegurar niveles altos de transparencia y dotar a las entidades correspondientes de capacidad de fiscalización.

Un segundo aspecto importante del proyecto es que establece que para que las EAT puedan operar deben estar constituidas en Chile; deben contratar seguros para los conductores y pasajeros, y deben también entregar al usuario información suficiente que les permita optar por el mejor servicio disponible.

Un tercer aspecto relevante es que, con miras a avanzar en la seguridad de los pasajeros, se establece que los conductores deben contar con licencia profesional y se da un debido plazo para que quienes actualmente no la tengan la puedan obtener.

Un cuarto elemento a destacar es que la iniciativa intenta igualar las condiciones de operación entre conductores de aplicaciones y de taxis y entre calidades de los vehículos, lo que permite nivelar la cancha en términos normativos. A su vez, faculta a los taxis para utilizar las aplicaciones, lo que busca incentivar la incorporación de estos a las nuevas tecnologías.

Finalmente, el proyecto establece un catálogo de infracciones y sanciones para las empresas de aplicaciones de transportes y para los conductores frente al incumplimiento de las disposiciones allí contenidas.

Durante este nuevo período de indicaciones se discutió por qué era necesaria esta ley y por qué no bastaba una regulación a nivel de reglamento para estos servicios.

Primero, y aquí me voy a detener, quiero puntualizar brevemente que este proyecto de ley regula derechos que por su naturaleza, al tratarse de garantías constitucionales, no pueden quedar entregados a la regulación reglamentaria. Me refiero, por ejemplo, al tratamiento y transferencia de datos personales y a la regulación -y por ende a la limitación- del desarrollo de la actividad económica de transporte privado de pasajeros mediante aplicaciones electrónicas.

Segundo, mediante este proyecto de ley se crea un registro público de empresas, vehículos y conductores, que constituye una norma de carácter general y obligatoria y, por ello, su creación debe realizarse por ley. Así sucede en los registros regulados actualmente por el Ministerio, como el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre, creado mediante la ley N° 19.872; y con el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares, creado mediante la ley N° 19.831.

Tercero y final, el proyecto establece una serie de infracciones y sus sanciones asociadas, disponiendo que estas deberán ser conocidas por los juzgados de policía local; tales materias son de aquellas que deben regularse por ley.

En definitiva, un reglamento... *(se desactiva el micrófono por haberse agotado el tiempo y se vuelve a reactivar por indicación de la Mesa).*

¿Sigo?

Gracias.

En definitiva, un reglamento no puede crear registros, establecer sanciones ni imponer requisitos para el ejercicio de una actividad económica. Es importante destacar que la habilitación legal para la emisión del decreto N° 212 se encuentra en la ley N° 18.696, que establece las normas sobre transporte de pasajeros.

Asimismo, durante el trabajo que pudimos realizar junto con la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, se introdujeron las siguientes mejoras al proyecto, con las que espe-

ramos contar con el apoyo de esta Honorable Sala.

Se trata de cuatro puntos.

Primero, se estableció que las antigüedades de los vehículos que prestarán los servicios no queden definidas a nivel legislativo, por la rigidez que esta medida hubiese generado para modificaciones en el futuro. Así, junto con la Comisión, llegamos a la convicción de que esta materia debía regularse mediante reglamento. Pero se estableció explícitamente en el proyecto que esta antigüedad debía ser similar a las antigüedades establecidas para los taxis.

Segundo, a partir de las indicaciones presentadas por varios de los Honorables Senadores y Senadoras, el proyecto mejoró en el establecimiento de medidas de seguridad tanto para las personas usuarias de las aplicaciones como para las conductoras y los conductores de estos vehículos. Se dispuso la obligación de que la aplicación permita compartir en tiempo real la ubicación del pasajero o que incluya botones de pánico. Pensando en la seguridad de las conductoras y los conductores, se incluyó la obligación de que los usuarios deban registrarse con datos reales como nombre y RUT, a fin de poder establecer una trazabilidad del usuario si así lo requiere cualquiera de las policías o de los fiscales.

Tercero, se adaptó la regulación a fin de hacerla compatible con leyes que han sido publicadas recientemente. Esto es, por ejemplo, con la Ley No Chat (N° 21.377), que modifica la Ley de Tránsito, y también con la ley N° 21.431, que regula el contrato de trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios.

Finalmente, en el trabajo de la Comisión se modificó el plazo que se había otorgado originalmente en el proyecto para la dictación del reglamento, que pasó de seis a nueve meses. Lo anterior, porque desde el Ministerio prevenimos que un reglamento de este tipo generará un amplio interés en la participación ciudadana.

Por último, sabemos que son parte de las preocupaciones de los Honorables Senadores, primero, el congelamiento del parque.

El artículo segundo transitorio del proyecto congela el parque de vehículos para operar en las plataformas por un período de dieciocho meses. Consideramos que con la falta de información que actualmente existe respecto de las aplicaciones, no es posible determinar *a priori* el congelamiento del parque, ni en qué número. Esta es una decisión que debiera tomar el Ministerio una vez que cuente con la información que la aplicación de este mismo proyecto nos generará.

Segundo, la fijación tarifaria también es un tema.

Durante la tramitación en este Honorable Senado se había determinado que, dentro de las condiciones de operación, las aplicaciones debían cobrar una tarifa sustentable que les permitiera obtener utilidades razonables. El problema de esta regulación es que tales términos son imposibles de fiscalizar, a la vez que, de nuevo, sin información es muy difícil para el Ministerio determinar qué es necesario fijar en una tarifa y luego determinar cuál sería esa tarifa.

Además, resulta relevante indicar que la regulación tarifaria de los taxis solo existe para la Región Metropolitana, dadas las potenciales conductas monopólicas que podían adoptar los taxis en virtud del perímetro de operación que el mismo Ministerio les fija por razones de congestión.

En consecuencia, y para terminar, por los motivos expresados precedentemente y por la necesidad de contar con una regulación para los servicios que se prestan a través de las aplicaciones, solicitamos a las Honorables Senadoras y Senadores presentes en esta Sala aprobar los artículos del proyecto de ley que la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones de esta Corporación les presenta.

Muchas gracias por su atención.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gra-

cias, Ministro.

Vamos a iniciar, entonces, las votaciones.

Se les dará la palabra a los Senadores que están inscritos.

Señor Secretario.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Señor Presidente, la primera modificación corresponde al artículo 2, letra b), que Sus Señorías pueden ver en la cuarta columna de la página 3 del comparado, y tiene por objeto eliminar la frase “y ejecutivos responsables”.

Esta fue una indicación aprobada con modificaciones (3 votos a favor y 1 abstención).

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

El señor MOREIRA.— Gracias, Presidente.

Primero que todo, bienvenido, señor Ministro de Transportes, pues creo que es la primera vez que viene a la Sala.

Quiero decir que desde la Revolución Industrial la tecnología ha avanzado bastante rápido, y más rápido que la legislación. Eso es evidente. Cuando Isaac Asimov creó sus tres leyes de la robótica, probablemente nunca pensó que sus textos de ciencia ficción pudiesen estar tan cerca de ser verdad y que sus tres leyes estuvieran tan próximas a ser necesarias.

La tecnología avanza a pasos cada vez más agigantados. Así es posible decir que, mientras la tecnología crece a ritmo geométrico, la legislación siempre va a ritmo aritmético.

Pero hay otro elemento en esta reflexión: no escuchamos al mercado.

Desde el año 2015 el parque de taxis está cerrado, porque así se determinó por la autoridad de la época, para evitar la proliferación de taxis parados en las esquinas, pero también por presión de los propios gremios de taxistas, que veían disminuir sus ingresos de manera importante.

Ante una oferta estática y una demanda creciente, las plataformas tecnológicas encontraron un espacio para llegar y crecer con una oferta atractiva y mucho más barata que los ta-

xis; pero -y este es un gran pero- lo hicieron en condiciones manifiestamente injustas para los taxis, que deben cumplir requisitos y restricciones que los vehículos de plataformas como Uber o Cabify no tienen que cumplir.

Este proyecto busca regular aquello que ya es imposible prohibir. Las plataformas, con su sencillez, accesibilidad y seguridad para los usuarios, llegaron para quedarse, pero deben competir en igualdad de condiciones que los taxis, los que deben cumplir con las obligaciones que el Estado impone para el transporte público de pasajeros.

Los gremios de taxistas, señor Ministro, en especial los de la región que yo represento -la de Los Lagos-, me han hecho llegar su preocupación por la falta de regulación de estas aplicaciones y los problemas que han ocurrido con el cierre del registro de taxis en la región, por lo que he pedido oficiar al Ministerio de Transportes para que busque soluciones cooperativas en este tema.

Con relación al proyecto, comparto la solución de dejar al reglamento la regulación de los aspectos técnicos, pero los requisitos para vehículos de aplicaciones no puedan ser inferiores a los de los taxis. Esto es de toda justicia e iguala de a poco la cancha.

Yo también valoro que se legalice la posibilidad de que los taxis puedan captar pasajeros mediante aplicaciones, algo que está prohibido en la actualidad, pero que todos sabemos se hace de igual manera.

Asimismo, me parece correcto no fijar la tarifa por ley, así como también la indicación del Senador Van Rysselberghe orientada a exigir la identificación del usuario para evitar o disminuir los asaltos y robos de vehículos, delitos de los que son víctimas los conductores.

Este proyecto demoró más de lo conveniente, producto de los intereses cruzados en juego, pero a mi juicio se ha logrado una solución que permite la coexistencia, defendiendo los derechos de los conductores y los usuarios.

Solo espero que hayamos aprendido la lec-

ción y que no se le ocurra a algún gobierno establecer cuotas de vehículos por cada aplicación. Debemos aprender la lección: las cuotas solo favorecen a los incumbentes; el mercado bien regulado nos favorece a todos.

Por eso, Presidente, voy a aprobar tanto esta modificación como las próximas indicaciones y artículos que se van a votar, pues creo que se trata de un proyecto importante.

Yo sé que hay ciertas aprensiones debido a la situación económica que está atravesando el país, que va a vivir una recesión el próximo año, ya que esta ley estaría coartando la posibilidad de trabajo para muchos chilenos. Lo entiendo. Pero también comprendo que ante esta realidad no podemos continuar en la ley de la selva. Y este proyecto viene a regular.

Si bien esta iniciativa se demoró, prefiero que haya sido así, porque lo importante es que corregimos aquellas cosas respecto de las cuales manteníamos aprensiones y considerábamos que podrían ser un error.

He dicho, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Ahora sí, tiene la palabra el Senador Van Rysselberghe.

El señor VAN RYSELBERGHE.— Gracias, Presidente.

Quiero saludar, por su intermedio, al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, y aprovecho de indicar que ha sido un gusto y un agrado conocerlo en el marco de la Comisión. Me he formado una muy buena impresión de él, tanto en lo personal como en lo profesional.

Con relación a la iniciativa que hoy día vamos a votar, lo primero que debemos puntualizar es que ella responde a la necesidad de regular las aplicaciones o plataformas digitales de transporte de pasajeros, que desde hace años llegaron al país y al resto del mundo para quedarse.

Como legisladores, y como Senado en este caso, no podemos negar la realidad del país y pretender prohibir por ley avances tecnológi-

cos que indudablemente facilitan y mejoran la calidad de diversos servicios para las personas. Ese no es el camino, pese a que muchos, durante los años que lleva la discusión de este proyecto, lo han pedido reiteradamente.

Por el contrario, Presidente, nuestro deber como parlamentarios es generar una regulación necesaria para que estos nuevos servicios, basados en cambios tecnológicos a los que los chilenos tienen acceso, cumplan con los estándares mínimos de calidad, seguridad y transparencia, de manera de resguardar los derechos que todo ciudadano tiene como usuario y como consumidor.

Ese es el primer objetivo de este proyecto de ley: dar a las empresas digitales, que por medio de una aplicación prestan servicios de transporte remunerado de pasajeros, una regulación que hasta hoy no existe.

El mejor ejemplo de esto, Presidente, es que hasta hoy empresas de este tipo, como Uber, Cabify o Beat, no existen legalmente en Chile; no tienen un representante legal en nuestro territorio a quien presentarle un reclamo formal y, por lo tanto, tampoco pagan impuestos.

Este proyecto de ley corrige esta anomalía fundamental, a lo cual se suman una serie de normas, deberes y condiciones que las empresas de aplicaciones de transporte de pasajeros deberán cumplir para poder funcionar en nuestro país. También impone una serie de multas ante las eventuales infracciones que se cometan a las disposiciones de esta ley.

Además, el proyecto define una serie de condiciones y exigencias para los choferes que trabajan en las aplicaciones de transporte, como la necesidad de contar con una licencia de conducir profesional, seguros para daños a terceros y un registro detallado para su fiscalización; pero también pone una garantía de seguridad en su trabajo diario en las calles y en las ciudades de nuestro país.

Hemos procurado que en este proyecto de ley sea obligatoria la identificación, con nombre y RUT, de los usuarios de las aplicaciones

de transporte, de manera de minimizar el riesgo de asaltos e incluso asesinatos de choferes, los que hasta ahora quedan en la impunidad por la imposibilidad de determinar de forma certera la identidad de quien pide por una aplicación un vehículo, ya que en la actualidad el único requisito para usar este sistema es la inscripción de un *mail* y un número de celular.

Como segundo objetivo de esta iniciativa se busca igualar las reglas que rigen para quienes se dedican al transporte remunerado de pasajeros.

En palabras simples, en la Comisión de Transportes del Senado, y en conjunto con el Ministerio del ramo, buscamos igualar la cancha para las empresas de aplicaciones de transporte y los taxis básicos, de manera de evitar una asimetría que deje espacios para eventuales competencias desleales en un mismo mercado o servicio.

Resulta evidente, en ese sentido, que cuando en un servicio uno de los prestadores está sobrerregulado y el otro no tiene ningún tipo de regulación se genera una asimetría injusta que a la larga termina perjudicando al usuario.

Ese es el actual escenario que se vive en nuestro país.

Es por esta razón que se hace necesario aprobar este proyecto de ley, para tratar de igualar las obligaciones y los deberes de todos los prestadores de servicios de transporte de pasajeros que hoy, en el presente, operan en nuestras ciudades.

Asimismo, debemos tener claro que cuando se requiere ordenar una actividad que nació y creció en la desregulación,... *(se desactiva el micrófono por haberse agotado el tiempo)*.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Un minuto más, Senador.

El señor VAN RYSSELBERGHE.—... siempre habrá personas que sentirán que sus legítimos intereses se ven perjudicados.

Sin embargo, nuestro deber como legisladores es buscar el bien común de todos los actores de la sociedad, partiendo por los usuarios

e incluyendo a los choferes de aplicación, a los taxistas y a las empresas que quieren funcionar en nuestro país.

En ese sentido -y con esto termino ya, Presidente-, quedan pendientes temas por mejorar en el rubro del transporte privado de pasajeros.

Y aprovecho esta tribuna para pedirle al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que avance en una actualización de la regulación de los taxis básicos, a fin de poder adecuarlos también a la nueva realidad del mercado de transporte de pasajeros.

Por todo lo anterior, Presidente, votaré a favor de este proyecto.

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene la palabra el Senador Juan Luis Castro.

El señor CASTRO (don Juan Luis).— Gracias, Presidente.

Mis colegas que me han precedido en el uso de la palabra han relatado una verdad enorme al destacar la velocidad lenta del trámite parlamentario versus la vertiginosidad de la tecnología y de las condiciones en las cuales los usuarios hoy día se desplazan.

Pasamos desde lo que fue el antiguo taxi o colectivo, que sigue presente y vigente hasta el día de hoy, sobre todo en las regiones, a los vehículos de aplicaciones que hoy día están en marcha.

No podemos negar la existencia y el uso, desde el año 2014, de las aplicaciones dedicadas a los viajes de transporte remunerado a partir de un socio conductor y un pasajero. Con posterioridad se comenzaron a popularizar con la llegada de más aplicaciones.

Sin embargo, en su mayoría este servicio es realizado por conductores no profesionales y en vehículos no autorizados por la legislación actual, lo que pone en riesgo la seguridad de las personas y abre el debate respecto de la legalidad de estas nuevas tecnologías, dada la necesidad de regular la convivencia entre este nuevo medio de transporte y aquellos que están actualmente formalizados.

Este fenómeno ha sido mundial.

Por ello, esta competencia desigual con quienes se dedican legítimamente a entregar un servicio de pasajeros en condiciones de seguridad y de convivencia vial, junto al incremento de los vehículos en las calles, hace necesaria finalmente una regulación.

Luego de largos debates, en que se buscó restablecer e igualar las condiciones para el transporte de aplicaciones y los taxis, quiero destacar algunos elementos que me parecen esenciales del informe, que apoyamos desde la Comisión de Transportes por unanimidad en muchos aspectos y por mayoría en otros.

1. Define a la empresa de aplicaciones de transporte como una persona jurídica que pone a disposición de los usuarios un servicio determinado, digital o informático, que permite contactarse con el propietario, conductor o administrador del vehículo para ser transportado desde un punto de partida a un destino determinado, pagando una tarifa por ese servicio de manera comprobable. Actualmente no existe en nuestra legislación tal definición.

2. Crea el registro de empresas de aplicaciones de transporte, para lo cual la empresa debe aportar antecedentes de su constitución en Chile, la identificación de los vehículos y de los conductores adscritos, entre otras informaciones.

3. Establece ciertas exigencias de operación, como informar al usuario el recorrido propuesto, el tiempo y costo estimado del traslado y también la identificación del vehículo y del conductor.

4. Contempla exigencias definidas para el vehículo y los conductores. Por ejemplo, en el transporte remunerado adscrito a alguna aplicación se exige contar con licencia profesional y con su control vigente, de manera de equiparlos a los conductores de taxis. Además, los dueños de los vehículos deben renovar la revisión técnica cada seis meses.

Dentro del debate del proyecto, algunas empresas de aplicaciones hicieron duros cues-

tionamientos a la exigencia de la licencia profesional, señalando que este requisito dejaría a muchos sin la opción de trabajar y bajaría la oferta de conductores. Es un punto que se tomó en consideración y por ello se estableció un plazo de dieciocho meses para que las personas efectúen el trámite y así cumplan con la exigencia de contar con la licencia profesional que corresponde para conducir.

Otro factor que tomó gran parte de la discusión es la condición laboral de quienes prestan servicios a estas plataformas, situación que fue resuelta en paralelo mediante la aprobación de la ley N° 21.431, que modifica el Código del Trabajo para incorporar un capítulo que tiene por finalidad regular los contratos de los trabajadores con las empresas de plataformas digitales, permitiendo el acceso a seguridad social, entre otros aspectos, la cual entraría en vigencia a contar de septiembre del presente año.

En definitiva, lo peor que puede ocurrir es no regular este tipo de tecnologías y sistemas de transporte de pasajeros menores en nuestro país y a nivel mundial. Y por eso en este informe se establecen reglas claras, con límites y exigencias que permitan ser fiscalizadas, que es el mejor camino para una buena y adecuada regulación de estas aplicaciones en Chile.

Por todo lo anterior, Presidente, votaremos a favor de este nuevo segundo informe de la Comisión de Transportes.

Muchas gracias.

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

El señor KUSANOVIC.— Gracias, Presidente.

Señor Ministro Juan Carlos Muñoz, estimados Senadores, la verdad es que, como el Ministro bien sabe, yo no estoy de acuerdo con este proyecto.

Lamentablemente, estamos ante una mala propuesta legal para las plataformas de llamado y coordinación de vehículos de transporte; lo anterior, producto de un mal diagnóstico del problema que generó una mala solución.

El error radica en que las plataformas tipo Uber fueron consideradas como un nuevo sistema de transporte, cuando no lo son, sino que se trata de un nuevo sistema de llamado de vehículos de transporte público.

En la evolución histórica del llamado: primero, levantábamos la mano; luego, solicitábamos por teléfono fijo los radiotaxis y seguidamente por celular; y ahora lo hacemos a través de la red de datos y comunicaciones más grande de la historia: internet.

Pero el mejoramiento de las comunicaciones también ha traído problemas, como el aumento de la ilegalidad en el comercio y en el desarrollo de diversas actividades, donde las instituciones del Estado no han estado presentes y se han quedado atrás.

Hoy día vemos cómo por Facebook ofrecen todo tipo de productos, evadiendo las leyes de la república. O mediante aplicaciones como Airbnb las personas se pueden alojar en casas o departamentos, pasando a llevar a los pequeños hostales y generando competencia desleal.

Chile cuenta con regulación expresa sobre el transporte público. El decreto supremo N° 212, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, del año 1992 (Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros), define con claridad los tipos de móviles: el taxi básico, el taxi colectivo, el taxi de turismo, el taxi ejecutivo y el transporte privado de pasajeros. Y perfectamente podríamos haber incorporado en la lista el “e-taxi”, en iguales condiciones que las demás alternativas, y con ello habríamos solucionado el problema muy rápido.

Pero aquí nos encontramos con un gran pecado, que fue parte del origen del problema: el parque cerrado de vehículos de transporte, que ha sido la complicación real que ha generado ausencia de competencia, aumento de la ilegalidad y muchos otros vicios, como la pérdida de oportunidades ante la falta de libertad.

Hace unas semanas me paró en la calle un chofer y me dijo: “Escuché el otro día por una

radio, en Punta Arenas, lo que estaba hablando sobre los taxis”. Y me dijo: “¿Sabe qué? Desde hace treinta y cinco años que soy chofer de taxi y nunca me he podido comprar uno, porque el cupo vale más caro que el automóvil”. Eso se genera cuando restringimos las libertades.

Este tipo de vicios son los que molestan, sobre todo a la gente.

Hoy en día, los radiotaxis ya no utilizan radios; desde hace mucho tiempo usan plataformas de coordinación, tanto cerradas como abiertas, muy similares a las extranjeras.

Por tanto, no existe un nuevo sistema de transporte, sino un nuevo sistema de llamado, para el cual no era necesario hacer una nueva ley: bastaba con modificar los cuerpos legales existentes y liberar los parques de distintos tipos de vehículos de transporte.

En la actualidad, hay aplicaciones instaladas en nuestro país y no todas son ilegales. Beat está establecido y paga impuestos en Chile, tiene gente contratada acá; sí está utilizando vehículos que no cumplen la ley de transporte, porque tampoco existe la oportunidad de encontrar automóviles de pasajeros.

Por lo tanto, personalmente creo que es una mala propuesta legal, que va a fomentar las diferencias, la competencia desleal, etcétera; y aunque haya más control, igual será más difícil de controlar.

Gracias.

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

El señor CHAHUÁN.— Señor Presidente, Honorable Sala, presidí durante dos años la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, donde nos tocó tramitar este proyecto.

Fue una de las primeras iniciativas -junto con la actual Ley del Cáncer, que vimos con Carolina Goic-, que recibió mil quinientas indicaciones ciudadanas, ¡mil quinientas indicaciones ciudadanas!, las que fueron tratadas en la Comisión. Además, recibimos a más de ciento cincuenta organizaciones de la sociedad civil: ¡más de ciento cincuenta!

Y teníamos dos maneras de enfrentar el problema: seguir mirando hacia el lado, o regular las empresas de aplicaciones de transporte.

Lo primero que hicimos fue definir qué era una empresa de aplicaciones de transporte y luego trabajamos las regulaciones.

¿Cómo operamos? Primero, sacamos los temas relacionados con la relación laboral, porque el tipo de colaboración entre el conductor y el dueño del automóvil podía ser regulado en un proyecto que se estaba tramitando en paralelo en la Comisión de Trabajo, el cual logramos aprobar, referido a los trabajadores de empresas de plataformas digitales de servicios. Era una iniciativa distinta, pero que permitía establecer ciertos resguardos. Porque uno podría preguntar qué relación existe entre el conductor y la empresa de aplicación: ¿es un arriendo de vehículo?; ¿es el comodato de un vehículo?, ¿o es un vínculo laboral? Y para responder aquello separamos, en un proyecto distinto, la relación entre el conductor y la empresa de aplicaciones.

Luego pensamos que no podía seguir ocurriendo que las empresas de aplicaciones trabajen en nuestro país y no tributen en Chile. Eso pasa actualmente: si usted le pregunta a cualquier conductor, le va a contestar que le pagan directamente desde el extranjero y, por tanto, no hay tributación alguna.

Este proyecto de ley justamente evita aquello.

¿Qué otras cosas se lograron impedir en virtud de la redacción de este proyecto de ley? Por ejemplo, que un empresario tuviese una flota de vehículos dedicados al transporte de pasajeros vía aplicación. Y se estableció una limitación.

¿Qué otra cosa hicimos? Revisamos toda la legislación comparada. En este proyecto no hay ninguna obligación adicional a las exigidas a una empresa de aplicaciones de transporte en el extranjero, ¡ni una más!

Pero, además, tuvimos que conciliar muchos intereses. Por ejemplo, dentro de las cien-

to cincuenta organizaciones que recibimos en la Comisión de Transportes mientras fui Presidente -decían que el proyecto no iba a salir, pero logramos encontrar un punto de equilibrio-, vinieron las que representaban a los taxis colectivos y a los taxis. Y en el Gobierno anterior -y espero el apoyo del actual Ministro- conseguimos que las empresas de taxis y de taxis colectivos tuvieran también la posibilidad de generar aplicaciones para poder adecuarse a los nuevos tiempos y ofrecer un buen servicio, con la certeza respecto del costo de un viaje.

Asimismo, establecimos todas las condiciones para la seguridad del pasajero; a saber, que tuviese pleno conocimiento sobre quién es la persona que está conduciendo un vehículo de determinada aplicación. Porque debimos hacernos cargo, en medio de la tramitación del proyecto, de denuncias ciudadanas y reclamos públicos respecto de eventuales comisiones de delitos de supuestos conductores de aplicaciones.

Entonces, el abanico de temas que contempla la iniciativa va encaminado a establecer un marco regulatorio.

Hay algunos que piensan que esta materia debiera incorporarse en el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros. Es una opción distinta. Pero yo creo, muy por el contrario, que esa determinación afecta la libertad de las personas que se dedican coyunturalmente a esta actividad: profesionales que han perdido su trabajo o aquellos que logran llevar un dinero extra para sus hogares a través del sistema de aplicaciones... *(se desactiva el micrófono por haberse agotado el tiempo y se vuelve a activar por indicación de la Mesa).*

Un minuto, Presidente, para poder explicar.

Logramos, en virtud de este proyecto, establecer el mismo estándar y similares regulaciones a las existentes según la legislación comparada, como la limitación a dos vehículos para una persona natural; especificar cómo opera el sistema, y delimitar un punto de equi-

librio que, a mi entender, permite una regulación correcta.

Habiendo trabajado dos años en el análisis del proyecto, habiendo recibido a más de ciento cincuenta organizaciones de la sociedad civil, y habiendo reunido más de mil quinientas indicaciones ciudadanas, que se constituyó en una experiencia extraordinaria porque conseguimos que las personas se pronunciaran sobre la materia, logramos demostrar que, cuando hay interés de la gente, efectivamente hay participación. Y el canal del Senado tenía una alta... *(se desactiva el micrófono por haberse agotado el tiempo y se vuelve a activar por indicación de la Mesa).*

Decía que el canal del Senado tenía una alta audiencia, porque todos estaban pendientes de esta regulación. Y lo mismo logramos con la Ley del Cáncer y con otras iniciativas, como la Ley de Autismo, que estamos desarrollando en Comisiones unidas junto con Yasna Provoste, donde aprobamos también indicaciones ciudadanas.

Entonces, abrir el Congreso a los ciudadanos, abrir sus puertas a las organizaciones de la sociedad civil y lograr sacar adelante una ley que representa un justo punto de equilibrio, va en la dirección correcta.

Que hay asuntos por corregir, ¡por supuesto! Las leyes, como toda obra humana, son posibles de perfeccionar. Pero, ciertamente, este proyecto significa, a lo menos, regular una situación que hoy día está en el descampado. Y además había que velar para evitar abusos de parte de las empresas de aplicaciones de transporte respecto de los propios conductores.

Por tanto, logramos un buen proyecto de ley.

He dicho, señor Presidente.

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

La señora ÓRDENES.— Muchas gracias, Presidente.

Estamos frente a un proyecto de ley que tiene ciertas complejidades.

Ya señalaba el Senador Chahuán que la iniciativa se abordó largamente en la legislatura anterior y la continuamos revisando en particular en la nueva legislatura. Y aquello sucede porque este proyecto de ley da respuesta a una realidad que es dinámica y está asociada al avance tecnológico. Y además porque se requiere legislar y establecer un marco que otorgue certezas a la actividad de las aplicaciones de transporte remunerado de pasajeros.

Este proyecto fue despachado al Senado el año 2019 y cuenta con cuatro informes. Pero lo que quiero señalar es que hace una década el actual escenario era impensado. La discusión en el sector estaba marcada por el congelamiento o descongelamiento de los permisos de taxis urbanos.

Las aplicaciones de transporte de pasajeros como Uber, una empresa que arribó a Chile el año 2014, se masificaron sin preguntarle a nadie y sin ninguna ley que las regulara. Al año 2021, solamente esta plataforma contabilizaba más de 120 mil “socios conductores”, operando desde Arica hasta Punta Arenas.

Lo claro es que movilizarse a través de estas plataformas se ha transformado en una costumbre para millones de personas, que valoran el servicio, la comodidad, la rapidez, en fin, y para otros constituye una fuente laboral.

En tal sentido, con el proyecto pretendemos regular un espacio que por mucho tiempo se ha entregado al beneplácito de las aplicaciones de transporte privado, como Uber, Beat o Didi.

De esta manera, lo que estamos haciendo es fijar una normativa que dirigirá a este tipo de aplicaciones -por ejemplo, sus relaciones con los conductores y con los usuarios-, estableciendo garantías y responsabilidades. Yo diría que ese es el gran valor del trabajo que hemos desarrollado.

Además, nivela la cancha con otros tipos de servicios similares, tales como taxis y taxis colectivos, puesto que las nuevas exigencias se inspiran en lo ya establecido en las normativas que rigen a tales ocupaciones.

Solo algunos ejemplos.

Este proyecto de ley establece tres registros distintos: un registro de las aplicaciones, un registro de conductores y un registro de automóviles sujetos a las mencionadas aplicaciones.

El primer registro regula los requisitos para aquellas aplicaciones que quieran funcionar en nuestro país. Así, especifica qué obligaciones deberán cumplir, las cuales se relacionan con su identificación y con contar con los elementos necesarios para hacerse responsables de futuros perjuicios y garantías que puedan serles aplicables.

El segundo registro tiene como finalidad recabar el número de personas involucradas, pues no sabemos con certeza cuántos conductores y conductoras trabajan para estas plataformas, además de establecer un ámbito de seguridad y de responsabilidad como servicio de transporte.

Por último, el registro de automóviles posibilita conocer la calidad de los vehículos en circulación y permite ciertas consideraciones, como es la congestión vehicular y la seguridad vial al momento de tomar decisiones de política pública.

Además de estos registros, existen otros elementos, Presidente, que tienen como finalidad presentar garantías para los usuarios finales; establecer formas en que la autoridad pública ejercerá la supervigilancia; lograr una eficiente armonía entre los servicios de transporte, y establecer un distintivo para identificar a aquellos automóviles que trabajan en las empresas de aplicaciones de transporte.

Se nos han formulado varias preguntas, que se pueden resumir en las siguientes:

¿Qué necesita una empresa de aplicaciones de transporte para funcionar en Chile? Estar inscrita en el Registro de Empresas de Transporte de Aplicaciones, que estará a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

¿Qué requisitos se le van a solicitar? Ser persona jurídica; tener giro de transporte re-

munerado -se entiende como una empresa que presta servicio de transporte remunerado de pasajeros- y haber iniciado actividades en el Servicio de Impuestos Internos -creo que con eso se responden algunas dudas planteadas por el Senador Kusanovic-; mantener un medio de comunicación para que los usuarios puedan efectuar consultas o presentar reclamos o denuncias; contar con los seguros para los vehículos, conductores, pasajeros y terceros que fije el reglamento. Quiero valorar aquello, porque hoy día nada de esto existe. Sin embargo, al menos una aplicación tiene más de 120 mil conductores.

¿Qué obligaciones mínimas se les exigen a las empresas? Trabajar solo con conductores inscritos en el registro correspondiente y operar con vehículos que cumplan con las normas legales y los reglamentos pertinentes.

Respecto a los conductores, se les exige ser personas naturales; contar con una licencia profesional de manera obligatoria, que se hará exigible a partir de los dieciocho meses desde la entrada en vigencia del reglamento: asunto que no estaba regulado; y, por supuesto, no tener anotaciones relativas a los delitos previstos en el Libro Segundo, Título Séptimo, Párrafos V y VI del Código Penal, y otros.

¿Qué requisitos deben cumplir los vehículos? Pertenecer a personas naturales, existiendo un límite de dos autos por propietario, y también permite a tenedores que posean contratos de *leasing*.

Quiero destacar solo algunos de los elementos mencionados, porque fue parte del debate de estos años. Deseo señalar algunos beneficios para los conductores y otros para los usuarios.

Para los conductores:

-Se otorgará información al conductor sobre el recorrido propuesto, destino, tiempo del viaje, en fin.

-Estarán dentro de su sitio web los términos y condiciones de la prestación del servicio para conductores, propietarios o tenedores de

los automóviles.

-Se mantendrá un registro de pasajeros, con su respectiva calificación.

Y para los usuarios:

-Se establece, por primera vez, la certeza de tener un registro de conductores, de automóviles, de aplicaciones.

En el registro, además, se va a individualizar a los responsables legales de las aplicaciones, debiendo señalar un domicilio, lo que vuelve factible la judicialización de los perjuicios de toda índole que se extrapolen de esta actividad.

Estos son algunos de los puntos que hemos discutido, y sin duda se entregan facultades al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, como multar a las empresas y conductores en los casos que se establecen en el articulado del presente proyecto de ley.

Presidente, en resumen, estamos abordando una realidad que se ha masificado a lo largo de todo el territorio nacional y que no podemos negar. Lo que ha hecho este Parlamento es establecer ciertas normas que permitan regular el trabajo y la actividad de plataformas como Didi, Uber o Beat, entre otras.

Por eso llamo a la Sala a aprobar este proyecto. Y como efectivamente no existió unanimidad, pero sí mayoría en nuestro debate, es la razón por la que estamos votando por separado aquellas indicaciones que generaron el último informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

He dicho, Presidente.

Muchas gracias.

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

El señor CHAHUÁN.— Presidente, ¿puede abrir la votación?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Son como veinte votaciones distintas; así que no podemos abrirla para todas.

De hecho, estamos en la primera votación. Y los Senadores, haciendo uso de su derecho, están argumentando con respecto a este punto.

Están hablando del proyecto en general; pero nos hallamos en el primer punto de las no sé cuántas votaciones que deberemos realizar, que son muchas.

Senador Durana, puede intervenir.

El señor DURANA.— ¿Me repone el tiempo, por favor?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Por supuesto, Senador.

El señor DURANA.— Gracias, Presidente.

Actualizar la normativa de transporte remunerado de pasajeros e igualar el trato entre los taxis tradicionales y las empresas de aplicación de transporte, estableciendo los requisitos que deben reunir estas últimas y creando para ello un registro a cargo del Ministerio de Transportes es un objetivo sentido, porque el crecimiento de las empresas que ofrecen un servicio de plataforma digital como un medio de conexión entre los usuarios y los propietarios o choferes de vehículos de transporte menor de pasajeros, con el objeto de ser trasladados pagando una tarifa por el servicio recibido, requiere de una regulación legal específica que vele y garantice, por una parte, los derechos de los usuarios -a quienes nos debemos como parlamentarios electos- de estas plataformas digitales en adecuadas condiciones de seguridad; y, por otra, la incorporación de estos nuevos sistemas, que debe ser realizada en igualdad de condiciones con quienes desde hace muchos años han hecho un esfuerzo económico importante a fin de tener un vehículo apto para el transporte menor de pasajeros y cumplir con las exigencias legales para ello.

El uso de estas plataformas digitales, que permiten el transporte de pasajeros en Chile, lleva aproximadamente más de ocho años, y ha permitido la incorporación al mercado laboral de miles de trabajadores independientes, los que gracias a este nuevo diseño de conexión y comunicación entre usuario y prestador del servicio hoy cuentan con una fuente de ingreso flexible en cuanto a horarios y días de trabajo.

Asimismo, algunas de estas plataformas

han generado nuevos enfoques de servicio, como la creación de sistemas en que las usuarias y transportistas son solo mujeres, lo cual da determinadas condiciones de seguridad en sus traslados.

Sin embargo, todos estos avances deben ser regulados para no generar condiciones de desigualdad con el servicio tradicional de taxis, en que las normas que los regulan contienen altos estándares en cuanto a antigüedad, condiciones de los vehículos, así como de calificación de sus conductores. Con ello es posible incorporar mayor competencia en el mercado del transporte remunerado de pasajeros, exigiendo a los taxis mejorar su servicio y calidad, beneficiando directamente al usuario en materia de seguridad, confiabilidad, precio y buen servicio. Asimismo, se reducen notoriamente los problemas de congestión, porque existe la georreferenciación, y, por lo tanto, circulan por rutas o calles que están claramente definidas, y no como lo hace el taxi tradicional.

Además, dentro de las acciones más importantes, el usuario tiene la información del vehículo que lo va a atender, la opción de no contratar el servicio si este no es de su preferencia, y también tiene disponible la evaluación del conductor realizada por otros usuarios. Así que estas plataformas, obviamente, generan incentivos cuando existen conductores mal evaluados.

Hay ciertos conceptos que pueden ser mejorados en el proyecto, en la definición o conceptualización de las empresas de aplicación de transporte, porque deberemos definir si finalmente estas serán empresas digitales o van a ser empresas de transporte remunerado, con el objeto de que finalmente no tengamos errores de interpretación a futuro.

Con el objeto de evitar problemas también entre lo que significa el cierre del Registro de Conductores, que afecte directamente la oferta del servicio, y especialmente en aquellas zonas alejadas de los centros urbanos o bien en horarios en que no se encuentre en funcionamiento

el transporte público, se limita severamente la flexibilidad con que actualmente operan dichas empresas tecnológicas, dado que hoy permiten que los conductores puedan rotar o incorporarse de acuerdo a sus propias necesidades y funcionar conforme a los requerimientos de la demanda del servicio. Esto posibilita tener tarifas más bajas a los usuarios finales, ya que existe mayor cantidad de oferta, de manera de limitar el parque o el mercado, y eventualmente producirá un descenso en la oferta incidiendo directamente en el valor final ofrecido a los consumidores.

Otro de los puntos se halla establecido fundamentalmente en relación con el reglamento, porque en general los reglamentos no pueden pasar a llevar la norma legal en términos de ofrecer al final un servicio que permita la libre competencia.

Por último, es preciso relevar que son sujetos esenciales de este proyecto los usuarios. A ellos nos debemos. Ellos son los directamente beneficiados por el uso de nuevas tecnologías, pero también los directamente afectados en la medida que un servicio público, como lo es el transporte de pasajeros, no sea debidamente regulado.

Señor Presidente, iremos evaluando nuestra votación de acuerdo a la discusión en particular; pero en general estoy muy de acuerdo... *(se desactiva el micrófono por haberse agotado el tiempo y se vuelve a activar por indicación de la Mesa)*.

El señor VAN RYSSELBERGHE.— Deje que termine, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Terminó, Senador?

El señor VAN RYSSELBERGHE.— ¡Queremos que siga...!

El señor DURANA.— Terminé, Presidente. He dicho.

¡Y gracias, Senador Van Rysselberghe...!
(Risas).

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

El señor GALILEA.— Gracias, Presidente.

Este proyecto, al que se denomina “Ley Uber” por ser la plataforma más conocida, a mi juicio contiene en general aspectos muy positivos, pero hay otros que me causan preocupación.

Acá, frente a todas estas tecnologías nuevas -y lo mismo nos pasó cuando discutimos en la Comisión de Trabajo todo lo que tenía que ver con el régimen de contratación o bajo qué esquema se hallaban las personas que trabajaban en Rappi o en este tipo de plataformas-, uno tiene que finalmente plantear opciones que permitan que estas nuevas tecnologías y plataformas existan. Si uno las aplica y las lleva completamente al molde tradicional, lo único que estará haciendo es que ese tipo de plataformas y tecnologías fracasen en nuestro país.

Aplicarles nuevas regulaciones y no quedarnos con los moldes antiguos no puede significar, eso sí, la desprotección o la desregulación total. Quizás para muchos puede ser muy cómodo que no haya ninguna regulación: por ejemplo, que yo tenga un vehículo o lo arriende, o que tenga diez vehículos o los arriende y que simplemente me inscriba en las distintas plataformas y opere, contrate choferes, etcétera.

Está bien; esa es una manera de ver las cosas. Pero creo, en honor a la justicia, que en este caso es razonable regular. Así como regulamos la situación laboral de quienes trabajan en empresas tipo Rappi -por ponerle apellido a las leyes-, también es sensato regular esto.

Y hay temas en que es de toda razonabilidad regular, como -para empezar- la seguridad; y en seguridad, no solamente lo que vaya a decir el reglamento en términos de antigüedad del vehículo, tipo de vehículo, seguros. Hoy día, cuando se sube a uno de estos vehículos, quién sabe si tiene contratado un seguro vigente para personas, para el vehículo, contra terceros, etcétera. Nadie sabe nada; no existe ninguna obligación al respecto.

Ahora bien, la condición del chofer, de

quien maneja, del que quizá es el propietario del vehículo, ¿es alguien con experiencia? Yo sé que uno tiene la calificación que la propia aplicación entrega, en que se le pone puntaje a cada uno de los conductores...

(El Senador pide silencio a quienes hablan a su espalda).

Decía, Presidente, que sé que existe, en las propias plataformas, todo un sistema de calificación por parte de los usuarios; pero me parece que eso no es suficiente. Saber que determinada persona tiene su carné de conducir, que cuenta con una preparación apropiada para lo que está haciendo, que es llevar pasajeros a distintos destinos, creo que también es algo razonable de exigir. Así que considero valioso y que vale toda esta normativa respecto de seguridad.

En segundo lugar, existe otra obligación, relacionada con el aspecto impositivo. Hoy día estas plataformas no tienen ninguna obligación de estar constituidas en Chile, y por lo tanto, de pagar impuestos en nuestro país. Hemos conversado acerca de este tema. Distintos Ministros de Hacienda han señalado que aquí puede haber una perforación de ingresos fiscales enorme; de manera que en cada uno de los rubros hay que ir poniéndose al día y estableciendo la obligación de constitución en Chile, para que las empresas que operan en el país efectivamente declaren los ingresos; declaren, por supuesto, sus costos, y paguen los impuestos que corresponden. Por consiguiente, desde ese punto de vista también digo que estamos perfectamente bien orientados.

En tercer lugar, este proyecto de ley hace una opción por que los propietarios de los vehículos o quienes van a manejarlos básicamente sean personas naturales y no puedan tener más de dos vehículos. Esto es algo discutible, pienso yo. Me parece un límite algo excesivo, pero no voy a hacer gran cuestión de ello: hace una opción por que quienes manejan, quienes se inscriben en la plataforma sean personas naturales que tengan como máximo dos vehí-

culos.

Con eso se está buscando simplemente evitar que haya megaempresas con este tipo de contratación aprovechando tales plataformas. Yo creo que esto se hubiera regulado solo. Pero está bien; es la opción que tomaron en la Comisión y a estas alturas de la tramitación no la voy a discutir.

Donde me parece que no corresponde -y creo que además es el corazón de lo que discutía el Senador Kusanovic hace algunos minutos- es lo relacionado con la posibilidad de cierre del parque, por varias razones. Primero, porque considero muy complejo decirle a una persona “usted no se va a poder inscribir en determinados períodos”, o porque el Ministerio de Transportes cierre esa posibilidad el día de mañana.

¿Por qué pienso que no es consistente? Porque una misma persona puede estar inscrita en una plataforma y quiera inscribirse en otras; pero es el mismo vehículo, es la misma persona la que va a querer trabajar con distintas opciones. Si están cerrados todos los registros, eso no se podrá hacer.

Creo, en general, dado el sistema de tarificación de estas plataformas, que también se regula bastante automáticamente el número de vehículos. Ustedes saben que si hay muchos en determinado lugar, a una misma hora, simplemente la tarifa es tan baja que a nadie le conviene prestar el servicio; y que si, por el contrario, hay pocos vehículos a cierta hora y en determinado lugar, sube el valor del servicio. Por lo tanto, desde el punto de vista tarifario, me parece que se tiende a regular solo.

En mi concepto, la restricción de estar inscrito en determinados momentos no le aporta mucho a este proyecto de ley.

Por eso vamos a pedir votación separada del artículo 16, que pasó a ser artículo 18, y del que era artículo tercero transitorio y que ahora es artículo segundo transitorio, pues nos parece que no debiera estar esa facultad, al menos por ahora, en manos del Ministerio de

Transportes.

Pensamos que esto tiene las condiciones para operar más libremente, sin la posibilidad de que se esté cerrando el parque, que es lo que a mi juicio distorsionó lo relativo a los taxis en nuestro país. Finalmente, quien posee el vehículo tiene derecho a una patente y a un premio por estar inscrito en el registro de taxis que es mucho mayor que el propio valor del vehículo. Y esa es una distorsión que no debiera existir en este tipo de servicios, en este tipo de conductores, que prestan servicios a las plataformas digitales.

Así que, dicho eso, voy a votar en general lo planteado en torno a este proyecto, y en particular vamos a hacer el punto respecto del antiguo artículo 16, que hoy es artículo 18, y del antiguo artículo tercero transitorio, que pasó a ser artículo segundo transitorio.

Muchas gracias.

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

El señor EDWARDS.— Gracias, Presidente.

La verdad es que no me gusta mucho este proyecto.

Evidentemente, regular ciertas materias está *okay*; pero lo que estamos haciendo acá va mucho más allá de eso y está bastante fuera del sentido común. No sé si lo estoy entendiendo mal, pero seis de los diez autos más vendidos en el mercado, dada la exigencia de cilindrada, quedan fuera; por lo tanto, habrá menos trabajo, menos personas que puedan ser parte de la plataforma; va a ser más lento el servicio: cuando uno necesite que lo vayan a buscar y pida un vehículo se van a demorar más.

¡Corrijanme si me equivoco!

Asimismo, se va a exigir licencia profesional para todos los conductores, con lo cual vamos a dejar fuera a una gran cantidad de personas que entregan el servicio. Desconozco si finalmente eso se pudo remover o no, pero es lo que yo entiendo que está en el artículo. Entonces, ¿vamos a tener la posibilidad de que se nos entregue un servicio seguro, cómodo,

rápido, o simplemente vamos a dejar fuera a una gran cantidad de personas?

También entiendo que, así como el 2018 se pudo capacitar a 4.300 personas para que fueran conductores profesionales, ¿cuántos años tendrán que pasar para que podamos capacitar a la cantidad de gente que necesitamos, dadas las exigencias que están contempladas acá? Lo que yo entiendo es que algo así como el 70 por ciento de las personas que entregan el servicio van a tardar entre ocho y diez años en tener esta licencia profesional, en obtenerla de manera presencial.

Y corrijanme -acá está el Ministro-, pues puedo estar equivocado; sin embargo, yo siento que estamos dejando a una gran cantidad de personas fuera, lo que va a redundar en la entrega de un peor servicio.

Después, ¿se congelan las inscripciones de nuevos conductores! ¡Por qué! ¡Que alguien me explique por qué habrá dieciocho meses sin la posibilidad de que se inscriban nuevos conductores!

¿Saben? Creo que debemos hacer lo posible, siempre que hay avances tecnológicos, por ver qué pasa con las personas que efectivamente sufren por ello. Pero eso no puede implicar que nos opongamos a que se utilicen las máquinas de hilar industriales para tener hilados de lana o algodón, como lo hizo el movimiento ludita de 1811.

Me parece que está bien regular: estoy de acuerdo; pero francamente las condiciones específicas en que se está haciendo no son las mejores.

Yo al menos los artículos 6 y 7; el artículo segundo transitorio, y eventualmente el artículo 18 los votaré en contra, porque la verdad es que siento que esto que se plantea va mucho allá de querer simplemente regular. Acá estamos afectando seriamente la posibilidad de tener un buen servicio por parte de las aplicaciones de transporte.

He dicho.

El señor ELIZALDE (Presidente).— El Se-

nador Sanhueza no está presente.

Tiene la palabra la Senadora Núñez.

La señora NÚÑEZ.— No.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Entonces, no hay más inscritos.

Perfecto.

Vamos a proceder a la primera votación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Les recuerdo a Sus Señorías que la primera votación corresponde al artículo 2, letra b) que se encuentra en la página 3 del comparado, cuarta columna, que plantea eliminar la frase “y ejecutivos responsables”.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se abre la votación.

(Durante la votación).

El señora WALKER.— Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Estamos en votación.

El señor WALKER.— ¡Presidente!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Una vez terminada, se puede pedir punto de reglamento.

El señor WALKER.— Presidente, ponga el comparado en pantalla.

Lo digo porque la gente está siguiendo por televisión lo que se está votando. Y hay dirigentes del transporte pendientes de esta votación, aunque usted no lo crea.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Tiene razón el Senador Walker. Vamos a tratar de poner en las pantallas el comparado.

Lo que pasa es que en las pantallas se informa la votación del proyecto, pero aquí estamos hablando de votaciones en particular...

El señor WALKER.— Por lo mismo.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se va a corregir ese tema.

En todo caso, Sus Señorías tienen en su poder el texto comparado. Estamos votando la modificación de la página 3, que incide en la letra b), referida a la eliminación de la frase “y ejecutivos responsables”.

(Pausa).

Hago presente que se está tratando de re-

solventar lo que se planteó para responder a la solicitud del Senador Walker, en orden a que se ponga en las pantallas el comparado. De todas maneras, para los Senadores que no lo tengan, está disponible en papel la copia de dicho texto. En todo caso, vamos a ir informando a qué se refiere cada votación.

En este momento estamos en la primera votación.

El señor MOREIRA.— ¿Cuántas son, Presidente?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Voy a explicar de nuevo.

Estamos votando la modificación introducida por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones al nuevo segundo informe que figura en la página 3 del comparado.

La segunda columna, de derecha a izquierda, contiene las enmiendas que vamos a votar, las cuales se expresan en la redacción de la primera columna, que corresponde al texto final.

En caso de que no se apruebe una modificación, hay que seguir las columnas de derecha a izquierda, sucesivamente, hasta llegar al texto aprobado en general. Si se aprueba, se ratifica el texto de la primera columna.

En estos momentos ustedes pueden ver en las pantallas lo que se está votando.

¿Podría mostrar la Secretaría, por favor, el texto que está en votación?

(En las pantallas de la Sala se muestra el comparado y se destaca en amarillo el texto en votación).

El señor BUSTOS (Prosecretario).— Ahí está, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Así es.

Se está señalando con el cursor lo que estamos votando; es el texto marcado con amarillo. Estoy hablando de la segunda columna, de derecha a izquierda.

El señor MOREIRA.— ¿Qué artículo es?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Walker, tiene la palabra.

El señor WALKER.— Presidente, era solamente para que pusieran en las pantallas el

comparado, más allá de las minutas que gentilmente nos ha hecho llegar el Ejecutivo, para que toda la Sala sepa lo que estamos votando.

Muchas gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pusimos el comparado en las pantallas para que voten los Senadores, pero no lo están haciendo.

El señor GALILEA.— ¿Pero qué estamos votando?

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Eliminar la frase “y ejecutivos responsables”.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Galilea, lo que se está votando aparece marcado con amarillo.

Ustedes pueden ver en las pantallas cinco columnas. De derecha a izquierda, en la primera columna se observa cómo quedaría el texto final sobre la base de las modificaciones introducidas por las Comisiones. Inmediatamente al lado, en la segunda columna, de derecha a izquierda, aparece en destacado con amarillo la modificación que se está votando ahora.

El señor HUENCHUMILLA.— Pero ¿qué dice?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Dice: eliminar la frase “y ejecutivos responsables”.

La redacción que se había aprobado en general decía: “b) La individualización de los representantes legales y ejecutivos responsables de la EAT, y su domicilio en Chile, con indicación de comuna y región.”. Y este texto quedaría de la siguiente manera, de aprobarse la proposición: “b) La individualización de los representantes legales de la EAT, y su domicilio en Chile, con indicación de comuna y región.”.

Vale decir, se elimina la referencia a los “ejecutivos responsables”.

Senador Galilea, tiene la palabra.

El señor GALILEA.— Solo quiero plantear un tema de buen entendimiento.

Yo estoy de acuerdo con esta enmienda, pero mi duda es la siguiente. El texto que yo estoy viendo en el computador, que no es el

comparado, sino el del último informe de la Comisión, ya viene con eso resuelto; no aparece la expresión “y ejecutivos responsables”, sino que su redacción está como queremos que quede.

Entonces, quiero entender por qué está pasando eso.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Esto es muy simple.

El texto que usted ve, Senador, es lo que se llama “texto final”,...

El señor GALILEA.— Sí.

El señor ELIZALDE (Presidente).—... y el texto final es cómo queda la norma sobre la base de las distintas modificaciones introducidas al proyecto aprobado en general por las Comisiones que lo revisaron, que son las de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda.

Por tanto, usted está revisando el texto final, que es lo que votó la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. Pero, como su aprobación no fue unánime, ahora se está votando la ratificación de esa proposición, cuyo efecto es el texto que usted está viendo. Lo que corresponde es ir a la columna anterior, donde figura la modificación. Y si quiere comparar cómo aparecía originalmente esa norma, tiene que ir a la quinta columna, de derecha a izquierda, o primera de la izquierda, que es donde está el texto que se aprobó en general.

¿Queda clara la explicación?

Bien.

Tiene la palabra la Senadora Órdenes.

La señora ÓRDENES.— Muchas gracias, Presidente.

Deseo explicar a la Sala que estamos votando el proyecto en particular, y hay que realizar varias votaciones porque diversas enmiendas fueron aprobadas por mayoría, no en forma unánime.

En lo que se refiere a la letra b) que estamos votando, lo que se propone es eliminar el concepto de ejecutivos responsables. Nosotros propusimos dicha supresión dado que se trata

de un término indefinido en el proyecto, y tampoco se establece cuál sería el alcance de ser un ejecutivo responsable. Por esa razón se eliminó. Mayoritariamente se aprobó suprimirlo, por lo que la norma quedaría finalmente así: “La individualización de los representantes legales de la EAT, y su domicilio en Chile, con indicación de comuna y región.”.

Es eso lo que estamos votando.

Gracias, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Señor Secretario.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se va a cerrar la votación. Lo digo para quienes no han votado.

Terminada la votación.

—**Se aprueba la enmienda de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones para eliminar la expresión “y ejecutivos responsables” en la letra b) del artículo 2 del proyecto (25 votos afirmativos, 2 abstenciones y 2 pareos).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Castro (don Juan Luis), Castro (don Juan), Coloma, Durana, Edwards, Elizalde, Galilea, Keitel, Latorre, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza, Van Rysselberghe, Velásquez y Walker.

Se abstuvieron los señores Kusanovic y Kuschel.

No votaron, por estar pareados, los señores Insulza y Prohens.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se deja constancia de la intención de voto favorable del señor Chahuán.

Pasamos a la segunda modificación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— La segunda enmienda también corresponde a la página 3, incide en la letra d), y busca agregar, a continuación del punto apar-

te, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “Los vehículos sólo podrán estar inscritos en una de las regiones en las cuales se encuentre registrada la EAT.”.

Esta indicación fue aprobada en la Comisión por 3 votos a favor, de la Senadora Órdenes y de los Senadores Castro (Juan Luis) y Van Rysselberghe, y la abstención del Senador Kusanovic.

El señor MOREIRA.— Presidente, ¿puede decir cuántas votaciones son exactamente?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se va a mostrar en las pantallas el texto que se va a votar para que todos puedan verlo.

¿Podrían destacar, por favor, en amarillo la proposición?

El señor BUSTOS (Prosecretario).— Ahí está, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Ya. Abra la votación, por favor, Secretario.

El señor MOREIRA.— Son más de veinte votaciones.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sí, son más de veinte votaciones, como señala el Senador Moreira.

En votación.

(Durante la votación).

Les agradecería a los Senadores y las Senadoras que votaran.

Senadora Órdenes, tiene la palabra.

La señora ÓRDENES.— No la había solicitado, Presidente, pero aprovecho de decir que el texto aprobado en general señalaba lo siguiente: “d) Conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región; estarán habilitados sólo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción corresponda.”.

Nosotros propusimos, y fue aprobado por mayoría en la Comisión, dejar el texto de la siguiente manera: “d) Conductores habilitados y los vehículos adscritos por cada región. Los primeros estarán habilitados sólo para tomar pasajeros e iniciar rutas de transporte remunerado de pasajeros en la región cuya inscripción

corresponda, salvo en el caso que la siguiente ruta tenga por destino la región donde se encuentran inscritos el conductor habilitado y el respectivo vehículo. Los vehículos sólo podrán estar inscritos en una de las regiones en las cuales se encuentre registrada la EAT.” (o empresa de aplicación de transporte).

Como Comisión, pedimos aprobar la oración final que se propone.

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

Se ha solicitado, para ayudar precisamente en la información de estas votaciones, que ingrese la asesora legislativa del Ministro de Transportes: Viviana Díaz.

¿Habría acuerdo de la Sala?

—**Se autoriza.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Edwards, tiene la palabra.

El señor EDWARDS.— Presidente, estaba hablando con el Secretario. Le planteaba que a mí me gustaría poder rechazar la letra d), completa. Y no se me está dando la posibilidad.

No sé si hubo un acuerdo para no votar las normas por separado.

Me gustaría votar no solamente la enmienda, que en este caso busca incluir la oración “Los vehículos sólo podrán estar inscritos en una de las regiones en las cuales se encuentre registrada la EAT.”.

Quisiera poder votar en contra de la letra d), completa.

El señor MOREIRA.— ¡Está votado eso!

El señor EDWARDS.— Es lo que me gustaría saber: cuál fue el acuerdo, porque lo que estamos votando son las modificaciones y no los artículos.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador, le explico.

La Secretaría luego va a hacer la precisión. Este proyecto se votó en general antes.

Hoy, al iniciar la sesión, todo lo que no había sido objeto de indicaciones, de acuerdo al Reglamento, se dio por aprobado. De hecho, leí la norma reglamentaria respectiva porque

hubo una duda, disposición que señala que se tiene que dar por aprobado todo lo que no se modificó, salvo que un Senador solicite la votación separada de algún artículo o inciso. Lo dije claramente.

Por tanto, podemos decir que la oportunidad para solicitar la votación separada precluyó o venció en esa primera constatación, cuando dimos por aprobado lo que no había sido objeto de indicación o enmienda.

De hecho, me parece que el Senador Cruz-Coke hizo la consulta en ese momento -no me acuerdo si fue él en realidad-, y yo seguí el Reglamento.

Entonces, usted debería haber pedido la votación separada antes.

El señor EDWARDS.- Bueno, si me permite, quisiera hacer una declaración, entonces.

Yo me acerqué a la Mesa; pensé que era distinto, quizá por un problema de información.

Quiero que se constate mi voto en contra del proyecto, en general.

El señor ELIZALDE (Presidente).- Le propongo lo siguiente: como ya no se puede votar por separado esto...

El señor EDWARDS.- Solamente pido que se deje la constancia, porque la verdad es que me están haciendo votar sobre cosas en las que no estoy de acuerdo nomás.

El señor ELIZALDE (Presidente).- Perfecto.

Le voy a dar tiempo para que usted argumente; así, su fundamento constará en la versión escrita de la sesión, independiente de que no pueda votar por separado. Por tanto, su punto de vista legítimo respecto de este punto quedará consignado.

Tiene la palabra para fundamentar como estime conveniente.

El señor EDWARDS.- En este caso, mediante la letra d), no se le permite a una persona que tiene un auto en una región poder dar el servicio en otra. Lo único que se está haciendo es cambiar la posibilidad de servicio a las regiones en que la EAT esté constituida.

La verdad es que tal restricción no tiene ningún sentido.

A mí me gustaría poder votar en contra de la letra d), completa.

Este es un problema que se me va a presentar en varios de los artículos, porque lamentablemente hubo quizás una dificultad de comunicación respecto de cómo se iba a votar.

Por lo tanto, pido que se constate que el proyecto en su generalidad, más allá de que efectivamente me gustaría que hubiese cierta regulación, no está hecho para que tengamos un mejor sistema de transporte, sino para ponerles trabas a las máquinas de hilar industriales, que nos permiten tener hilados de algodón y lana. Me refiero a que nos estamos oponiendo, a mi juicio, al progreso, haciéndole la vida imposible a un servicio que tiene que darse más allá de una regulación, que podría existir, pero no en las condiciones en que se está dando.

Entonces, para no estar reclamando en cada una de las normas, porque entiendo que ya se pasó el tiempo, quiero que conste mi voto en contra en general. Si no, va a ser muy complicado argumentar en cada uno de los puntos.

El señor ELIZALDE (Presidente).- El Senador Galilea tiene la palabra.

El señor GALILEA.- Gracias, Presidente.

Sé que no se deben hacer preguntas durante la votación. Pero tengo una consulta y no sé si dirigirla a la Senadora Órdenes o al Ministro.

Lo que estamos votando es que los vehículos solo podrán estar inscritos en las regiones en las cuales se encuentren registradas las EAT. Pero, respecto de estas empresas, busco y busco y en ninguna parte dice que deben estar registradas en una región; tienen que estar registradas en el país. Punto. En ninguna parte se indica -reitero- que estarán registradas en una región. No dice: "Estoy registrado en el país, pero solo operaré en la Región del Maule".

Eso no lo logro descubrir en ninguna parte.

Entonces, me parece que habría una incoherencia, a menos que alguien me pudiera orien-

tar o que encuentre la norma respectiva.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sobre este punto, una aclaración.

Se puede estar de acuerdo o no, pero entiendo que el punto es el siguiente: las EAT pueden estar inscritas en varias regiones, pero cada vehículo tiene que estar inscrito solo en una región, y debe ser una de las regiones en que esté constituida la respectiva EAT.

Ese es el punto.

No es que las EAT deban estar inscritas solo en una región; pueden estarlo en varias. Pero cada vehículo se deberá inscribir solo en una región, y en una región donde la respectiva EAT esté inscrita.

Se puede estar de acuerdo o no, pero ese es el sentido de la enmienda.

Senadora Órdenes.

La señora ÓRDENES.— Presidente, esta modificación busca igualar la regulación a la de los taxis básicos.

Cabe aclarar que las EAT pueden estar inscritas en más de una región, pero los autos estarán registrados solo en la región en la cual trabajarán.

Así se entiende.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Presidente, puedo explicar de qué se trata.

La idea es posibilitar que una persona, si tuviese un desplazamiento de una región a otra, pudiera justamente laborar en otra región. Por eso se planteó que una EAT pudiera inscribirse en varias regiones del país.

Ese era el objetivo de la norma.

Creo que ello se resuelve satisfactoriamente.

Tal vez el Ministro podrá explicar de mejor manera, técnicamente, cómo se va a producir la inscripción en las distintas regiones.

Eso, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias.

Vamos a dar por terminada la votación con la consulta de rigor.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba la inclusión de la oración final propuesta en la letra d) del artículo 2 (23 votos a favor, 3 en contra, 2 abstenciones y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Núñez, Órdenes y Sepúlveda y los señores Bianchi, Castro (don Juan Luis), Chahuán, Coloma, De Urresti, Durana, Edwards, Elizalde, Keitel, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza, Velásquez y Walker.

Votaron por la negativa la señora Aravena y los señores Castro (don Juan) y Galilea.

Se abstuvieron la señora Ebensperger y el señor Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se deja constancia de la intención de voto favorable de la Senadora señora Pascual.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, en el artículo 3 corresponde la sustitución del inciso quinto (página 6 del comparado) por el siguiente texto: “Sólo podrán registrarse vehículos cuyos propietarios o meros tenedores inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación sean personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el Registro por cada propietario o mero tenedor inscrito, los que podrán operar en distintas EAT.”.

Esta modificación fue aprobada por 4 votos a favor y 1 abstención. **Votaron a favor** la Senadora Órdenes, la Senadora Rincón, el Senador Castro (don Juan Luis) y el Senador Van Ryselberghe. **Se abstuvo** el Senador Kusanovic.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos

a abrir la votación.

Estamos en la página 6 del comparado. Ustedes pueden ver en la pantalla, destacada con fondo amarillo, la norma que se está votando.

(Pausa).

Vamos a dar por terminada la votación con la consulta correspondiente.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba la sustitución del inciso quinto del artículo 3 (16 votos a favor, 7 en contra y 2 abstenciones).

Votaron por la afirmativa las señoras Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Chahuán, Elizalde, Keitel, Lagos, Latorre, Moreira, Núñez, Saavedra, Sandoval, Velásquez y Walker.

Votaron por la negativa la señora Aravena y los señores Castro (don Juan), Coloma, Durana, Galilea, Macaya y Sanhueza.

Se abstuvieron la señora Ebensperger y el señor Kusanovic.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasamos a la siguiente modificación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Se trata de la incorporación de un inciso final, nuevo, en el artículo 3, del siguiente tenor: “El Registro deberá ser publicado en el sitio web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en un plazo no superior a tres meses una vez constituida y registrada la plataforma en las entidades correspondientes.”.

Esta indicación fue aprobada por tres votos a favor, de las Senadoras señoras Órdenes y Rincón y del Senador señor Castro (don Juan Luis). En contra votó el Senador señor Van Rysselberghe. Y hubo una abstención, del Senador señor Kusanovic.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Secretario, por favor, dele la palabra a la Senadora Órdenes.

La señora ÓRDENES.— Este es un inciso nuevo, Presidente, que tiene que ver con el carácter público del registro que manejará el Ministerio de Transportes, y señala que deberá ser publicado en el sitio web de dicho Ministerio “en un plazo no superior a tres meses una vez constituida y registrada la plataforma en las entidades correspondientes”.

Eso es lo que hicimos en la Comisión y le sugerimos a la Sala aprobarlo.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a proceder, entonces, a abrir la votación.

(Durante la votación).

La señora SEPÚLVEDA.— Señor Presidente...

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

La señora SEPÚLVEDA.— Con el Senador Velásquez hemos votado ya tres veces y en ninguna de esas oportunidades nuestro voto ha aparecido en pantalla. Entonces, queremos pedir que Informática lo revise, para saber qué es lo que está pasando.

¡Está bien que no nos quieran, pero tenemos derecho a votar...! *(Risas).*

El señor LAGOS.— Senadora, ¡la queremos, pero no queremos que vote...!

La señora SEPÚLVEDA.— ¡Está bien que no nos quieran...! ¡Y nada que ver que no aparezca el voto, pero tenemos derecho a votar, Presidente...!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sí aparecen registrados. Vamos a pedir la copia en papel, pero se encuentran registrados sus votos.

La señora SEPÚLVEDA.— ¿Aparecen?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sí.

La señora SEPÚLVEDA.— Es que en nuestra pantalla no se ven; tres votaciones ya, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a pedir la copia en papel para corroborarlo.

La señora SEPÚLVEDA.— No puede ser, ¿no?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Por

favor, le agradecería al personal de Secretaría que me haga llegar la copia por escrito para corroborar esta información.

Está abierta la votación y, hasta el momento, no aparece su voto en ella.

Ahora aparece.

Tiene la palabra el Senador Insulza.

El señor INSULZA.— Presidente, estoy pareado con el Senador José García y aparece mi pareo en pantalla, pero el suyo no figura en la tabla de votación. Lo digo para que no se vaya a pensar que el Senador no estuvo.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sí, es que en el caso de los pareos se le informan a la Mesa y los que aparecen en el registro de votación son los de los Senadores que, presentes en la Sala, marcan pareo. El sistema no registra a los Senadores que se han retirado o que no están en la Sala, porque no marcan la opción “pareo”, pero, para efectos prácticos, este queda registrado en el acta de la sesión.

Por ejemplo, en este momento sí aparece su pareo, Senador Insulza, pero el Senador García, como no está, no puede marcar esa opción; por eso no aparece en el computador.

Senador Velásquez, tiene la palabra.

El señor VELÁSQUEZ.— No, era lo mismo que acaba de plantear la Senadora Sepúlveda: queremos aparecer en el listado de votación, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Aquí sí aparece su voto.

Por favor, ¿me prestan las actas?

(El Senador Elizalde toma la carpeta respectiva y la revisa).

Les vamos a enviar las copias para que no haya dudas, pero en todas aparecen registrados sus votos a favor.

Vamos a cerrar la votación.

Secretario, ¿puede hacer la consulta correspondiente?

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Termi-

nada la votación.

—**Se aprueba el inciso final, nuevo, del artículo 3 (23 votos a favor, 1 en contra, 1 abstención y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Castro (don Juan), Chahuán, Durana, Elizalde, Galilea, Keitel, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza, Velásquez y Walker.

Votó por la negativa el señor Edwards.

Se abstuvo el señor Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasamos a la siguiente indicación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Se trata del artículo 4, en el que se reemplaza la letra d), página 8 del comparado.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Le agradecería al personal de Secretaría que proyectara el texto.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Voy a darle lectura, Presidente.

Se propone reemplazar la letra d) por la siguiente:

“d) Contar con seguros para los vehículos, conductores, pasajeros y terceros para cubrir los riesgos, cuyos montos mínimos de cobertura y condiciones serán determinados mediante el reglamento.”.

Este texto, que correspondía a la indicación N° 10A, fue aprobado por 4 votos a favor y 1 abstención. Votaron a favor las Senadoras señoras Órdenes y Rincón y los Senadores señores Castro (don Juan Luis) y Van Rysselberghe. Se abstuvo el Senador señor Kusanovic.

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

La señora ÓRDENES.— Presidente, esta es una indicación del Ejecutivo que hace referencia a la obligación de contar con seguros para los vehículos, conductores, pasajeros y terceros para cubrir los riesgos, cuyos montos

mínimos de cobertura y condiciones serán determinados mediante reglamento.

Efectivamente, se propuso esta indicación y nosotros la patrocinamos.

Se propone que los riesgos cubiertos por estos seguros, sus mínimos de cobertura y sus condiciones sean regulados mediante un reglamento, porque la Comisión para el Mercado Financiero realizó varias observaciones a la redacción aprobada por este artículo y lo zanjamos con este nuevo texto.

Como dije, gran parte de las indicaciones tienen que ver más bien con la forma que con el fondo del proyecto.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Muchas gracias.

Senador Edwards.

El señor EDWARDS.— Presidente, en la votación anterior, si me disculpa un segundo, mi voto en contra no se refiere a lo que se votó en general; es mi forma de rechazar el artículo completo. Quería decirlo para que quede el registro en el acta.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Así será, Senador Edwards.

Senador Chahuán, tiene la palabra.

El señor CHAHUÁN.— Presidente, es fundamental contar con un seguro y, en ese contexto, la indicación que fue propuesta por el Ejecutivo y patrocinada por los Senadores va en la dirección correcta.

Nosotros, efectivamente, tratamos en su momento de que todos los vehículos que tuviesen servicios de aplicaciones de transporte pudieran contar con aquello durante la discusión inicial. Y ahora tenemos más bien un cambio de redacción en la forma, pero que va en la dirección correcta.

Por tanto, vamos a apoyar.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias, Senador Chahuán.

Vamos a abrir la votación, entonces.

(Pausa prolongada).

Les agradeceríamos a los Senadores que voten, porque vamos a dar por cerrada la vo-

tación.

Secretario, por favor, haga la consulta.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el reemplazo de la letra d) del artículo 4 (23 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Castro (don Juan), Chahuán, Coloma, Edwards, Elizalde, Galilea, Keitel, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Votó por la negativa el señor Durana.

Se abstuvo el señor Kusanovic.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasamos a la indicación siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Es la incorporación de una frase en el artículo 5.

El señor COLOMA.— ¿Qué página?

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Página 10 del comparado.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Exactamente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Se trata de la incorporación de una frase en la letra c), que pasó a ser d). Esta vez figura en la segunda columna, de izquierda a derecha (al revés de las otras), porque fue introducida en el primer informe de la Comisión de Transportes.

En la letra c), que pasó a ser d), se propone agregar, después de la expresión “ruta o trazado”, lo siguiente: “o por interrupciones viales, de accidentes o imprevistos de tráfico se vea alterada la ruta y tiempo original, adecuando a este efecto el cobro en tiempo y distancia”.

Esta indicación correspondía a la N° 36 y fue aprobada por 4 votos a favor y 1 en contra. Votaron a favor el Senador Chahuán, los

ex Senadores García-Huidobro, Letelier y Pizarro, y en contra, el Senador Soria.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Esta indicación corresponde al primer informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. Por tanto, está en la cuarta columna, de derecha a izquierda, en la página 10.

En la nueva letra d) se agrega, después de la expresión “ruta o trazado”, lo siguiente: “o por interrupciones viales, de accidentes o imprevistos de tráfico se vea alterada la ruta y tiempo original, adecuando a este efecto el cobro en tiempo y distancia”.

Por tanto, la letra queda de la siguiente forma:

“d) Informar al usuario la tarifa en forma previa al inicio del viaje, la que no podrá variar una vez informada al pasajero, a menos que éste decida cambiar la ruta o trazado, o por interrupciones viales, de accidentes o imprevistos de tráfico se vea alterada la ruta y tiempo original, adecuando a este efecto el cobro en tiempo y distancia. En el caso de que el recorrido incluya pago de peajes, éstos deberán estar incluidos en la tarifa informada y no podrán cobrarse separadamente.”.

Senadora Órdenes.

La señora ÓRDENES.— Gracias, Presidente.

Como usted lo dijo, esto tiene que ver con los requisitos de operación de las empresas de aplicaciones de transporte, y específica, yo diría que con mayor detalle, lo propuesto originalmente. Por eso se agrega lo que tiene que ver con la tarifa y la información de los peajes, la cual solo va a poder cambiar cuando el pasajero decida modificar la ruta trazada o por interrupciones viales, de accidentes o imprevistos de tráfico por los que se vea alterada la ruta y tiempo originales.

Esto no estaba contemplado en un comienzo y lo que hicimos fue incorporarlo y especificar más el tema.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a abrir la votación.

Les agradecería a las Senadoras y los Senadores votar respecto de esta indicación.

(Pausa).

Vamos a hacer la consulta de rigor.

Secretario.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba la modificación a la letra c), que pasa a ser d), del artículo 5 (22 votos a favor, 1 abstención y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Castro (don Juan), Coloma, Durana, Edwards, Elizalde, Galilea, Keitel, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvo el señor Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a la página 11.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En la página siguiente, en el mismo artículo, se sugiere eliminar la letra e), nueva.

Esa letra nueva fue incluida en el primer informe por la misma Comisión, la cual, en su segundo nuevo informe, la elimina.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Les agradecería ponerla en pantalla, para poder comparar la segunda columna, de derecha a izquierda, con la cuarta columna, de derecha a izquierda.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Voy a darle lectura.

La letra e) que se está eliminando dice lo siguiente: “Disponer de una tarifa sustentable para los conductores de los vehículos inscritos, que permita solventar los costos operativos del servicio y generar un margen de utilidades razonable.”.

Si pueden mirar, había sido propuesta...

El señor ELIZALDE (Presidente).— Esa letra había sido agregada por votación dividida en el primer informe de la Comisión, pero en el nuevo segundo informe se plantea su eliminación.

Vamos a votar, por tanto, la eliminación.

El señor MOREIRA.— ¿Se está eliminando?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senadora Órdenes.

La señora ÓRDENES.— Gracias, Presidente.

Estoy ubicándome en el comparado.

Esto tiene que ver con establecer una tarifa sustentable para los conductores de los vehículos inscritos. Lo que hicimos en la Comisión fue eliminar esa idea o indicación, atendida la configuración abstracta de dicho párrafo. O sea, la nomenclatura de “tarifa sustentable” o “un margen de utilidades razonable” no aborda algo práctico que pueda ser fiscalizado, no tiene una definición certera e incluso puede prestarse para situaciones bien complejas que no se puedan resolver de manera adecuada.

Esta es una indicación, entiendo, que patrocinó el Ejecutivo también. Creo que pueden aportar ahí con mayores argumentos.

Por eso se eliminó el inciso.

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

Le damos la palabra al Ministro de Transportes.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Muchas gracias, Presidente.

Efectivamente, el problema de esta regulación era que los términos “tarifa sustentable” y “utilidad razonable” son imposibles de fiscalizar, a la vez que sin información es muy difícil para el Ministerio determinar que es necesario fijar una tarifa y luego determinar cuál sería esa tarifa.

Además, es muy importante decir que la regulación tarifaria de los taxis solo existe para la Región Metropolitana, dados las potenciales

conductas monopólicas que pudieran adoptar taxis y el perímetro de operación que el Ministerio fija por razones de congestión. Entonces, la verdad es que esto también nos parece que es una forma de equiparar la cancha entre las nuevas empresas y las empresas de taxis.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a abrir la votación.

El señor GALILEA.— O sea, ¿aprobar es rechazar la indicación?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Aprobar es eliminar la letra e). Por tanto, si se aprueba esta proposición, la letra e) se suprime.

El señor DURANA.— ¿“A favor” se elimina?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Como ustedes pueden ver en pantalla, “a favor” se elimina la letra e).

Es una corrección de la Comisión a sí misma: el segundo informe en relación con el primero. O una modificación, para no darle connotación valórica, entendiendo que hay distintos puntos de vista, todos legítimos.

Vamos a hacer la consulta de rigor para que voten los Senadores.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Falta el Senador Kusanovic.

Terminada la votación.

—**Se aprueba la eliminación de la letra e) del artículo 5 (22 votos a favor, 1 abstención y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Castro (don Juan), Coloma, Durana, Edwards, Elizalde, Galilea, Keitel, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvo el señor Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasa-

mos a la siguiente enmienda, en la misma página.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, hay una modificación formal nomás, en la letra f), así que se entendería aprobada con la misma votación.

La siguiente está en la página 12 del comparado.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Al eliminarse la letra e), la letra f) la reemplaza y, en consecuencia, corren todas para arriba; eso es todo. Y por tanto es una enmienda de carácter formal, que se entiende aprobada con la misma votación anterior.

Pasamos, entonces, a la página 12 del comparado.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En la letra g), que pasó a ser f), se ha agregado, a continuación del punto final, que pasa a ser una coma, el siguiente texto: “en particular los referidos en el artículo 7 de la presente ley”.

Esta modificación fue aprobada por 4 votos a favor, de los Senadores señoras Órdenes y Rincón y señores Castro (don Juan Luis) y Van Rysselberghe, y la abstención del Senador señor Kusanovic.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a darle la palabra al Ministro.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Esta modificación lo único que busca es compatibilizar el texto con las enmiendas que hemos hecho previamente. Por lo tanto, no debiese ser gran tema su discusión.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a proceder a abrir la votación.

(Luego de unos instantes).

Está abierta la votación, para que las Senadoras y los Senadores voten.

(Pausa).

Reitero que está abierta la votación, para que las Senadoras y los Senadores presentes en la Sala voten.

Vamos a hacer la consulta de rigor.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el texto que se agrega a la letra g), que pasa a ser f), del artículo 5 (21 votos a favor, 3 abstenciones y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Castro (don Juan), Coloma, Durana, Elizalde, Galilea, Keitel, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvieron la señora Ebensperger y los señores Edwards y Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Inzulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasamos a la siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, en la letra h), que pasó a ser g), en la página 12, se agrega, entre las palabras “propietarios” y “de”, la frase “y meros tenedores inscritos”.

Esta enmienda fue aprobada por 4 votos a favor, de los Senadores señoras Órdenes y Rincón y señores Castro (don Juan Luis) y Van Rysselberghe, y la abstención del Senador señor Kusanovic.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se abre la votación.

(Durante la votación y luego de unos instantes).

Tiene la palabra el Senador Galilea.

El señor GALILEA.— Solo quisiera pedir que pudiera aclarar esto el Ministro o la Senadora Órdenes. ¿Con la expresión “meros tenedores inscritos” se entienden englobadas las personas que arriendan un vehículo para poder manejarlo e inscribirse en las plataformas, o no? Porque no veo la frase “arrendatarios de vehículos”.

Entonces, me gustaría que, por lo menos

para la historia fidedigna de la ley, quedara claro el sentido de esta expresión.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Lo importante es ver cómo queda el texto al final.

Senador Galilea, no sé si alcanza a divisarlo (*el Presidente hace referencia al comparado proyectado en las pantallas de la Sala*).

Tiene la palabra el Ministro.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— El texto abre la posibilidad de que no sea necesariamente el propietario de su vehículo, sino también quien está inscrito en el sistema en que se registran los vehículos o en un *leasing*, por ejemplo. Es decir, abre un poquito más la cancha respecto de las personas o los vehículos que podrían cumplir este rol.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Galilea y después la Senadora Órdenes.

El señor GALILEA.— Solo quiero que quede consignado en la historia fidedigna de la ley que con esta expresión el vehículo que está inscrito en una compañía de *leasing* pero que es manejado por un particular o las personas que arriendan vehículos -no necesariamente en *leasing*, sino que a otro particular- se entienden incorporados y sí pueden operar en estas plataformas.

Entonces, me interesa que quede muy claro el punto para la historia fidedigna de la ley.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Efectivamente, se agrega a los “meros tenedores”. Y, por tanto, se consideran las hipótesis a las que hizo referencia el Senador Galilea, quien me está pidiendo la palabra.

El señor GALILEA.— Es que me interesaba que esto se precisara, porque parte de las normas de este proyecto establecen que las personas naturales, que son las únicas que pueden trabajar con estas aplicaciones, no pueden tener más de dos vehículos. Entonces, se puede dar el caso -es lo que no quiero que ocurra- de que las personas compren un auto a través de *leasing*, pero mientras no paguen la última

cuota el vehículo se encuentre inscrito a nombre de la compañía de *leasing*.

Por lo tanto, para que no vayan a producirse confusiones y exista claridad, tanto en la historia fidedigna como en el sentido de la ley, hay que señalar que esos casos quedan resueltos, no se deben malinterpretar y se encuentran considerados. Porque, si no, el Ministro de Transportes va a tener que estar muy atento para presentar una reforma que no impida operar dentro de las plataformas digitales a las personas que compran con *leasing*.

Eso es lo que me interesaba aclarar, dejando constancia en la historia fidedigna de la ley.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senadora Órdenes.

La señora ÓRDENES.— Presidente, tal como se ha indicado, esto se vio, básicamente, en la lógica del *leasing* -esto quiero subrayarlo-, porque se necesita estar inscrito, y entendíamos que los arrendadores no pueden inscribirse en el registro. O sea, se refiere al *leasing*.

No sé si el Ministerio está en la misma línea.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Ministro?

El señor COLOMA.— Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Coloma.

El señor COLOMA.— Presidente, lo que se está planteando es bien de fondo, porque, como se tomó la decisión de hacer una definición precisa de quienes pueden ingresar en esta aplicación y ello se dejó establecido, pues la otra norma lo dejaba en general para cualquier interesado, a mí me parece fundamental incorporar la situación de quienes tienen un contrato con una compañía de *leasing*. Porque no es un mero tenedor inscrito para estos efectos; eso es otra cosa.

Entonces, tendría que establecerse precisamente dicha calidad y hacerse cargo de una realidad que se da mucho; yo conozco bastantes casos que justamente han hecho esto a tra-

vés del *leasing*. Y si usted mira el *leasing*, puede que aparezca a nombre de una institución financiera que obviamente no se va a inscribir para estos efectos.

Por consiguiente, pido la unanimidad de la Sala para que se redacte un texto que, por lo que entiendo, incorpore esto específicamente, más allá de la interpretación que pueda hacer el Ministro de Transportes; porque eso ya sería darle al Ministro un carácter de exégeta legislativo, que me imagino va más allá de lo que nosotros podríamos hacer.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Yo creo que habría que revisar el comparado, donde se establece que “El Registro será de consulta pública”. Y en la página 6 se precisa: “Sólo podrán registrarse vehículos cuyos propietarios o meros tenedores inscritos en el Registro de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación sean personas naturales. No podrán registrarse más de dos vehículos totales en el Registro por cada propietario o mero tenedor inscrito, los que podrán operar en distintas EAT.”.

Se autoriza la inscripción de los meros tenedores en el registro. Esta modificación hace concordante la norma anterior con esta otra, y por lo tanto, autoriza que se inscriban los meros tenedores, haciéndolo coherente.

Ese es un debate.

El otro es si el concepto de mero tenedor comprende todas las hipótesis a las cuales hizo referencia el Senador Galilea.

Yo, entendiendo el espíritu del colega, estaría a favor de esta modificación, aunque su punto es cuál es el ámbito conceptual respecto del mero tenedor y si incorpora todas sus hipótesis.

Tiene la palabra el Senador Galilea y después el Senador Castro.

El señor GALILEA.— Presidente, lo que pasa es que el mero tenedor, desde el punto de vista del derecho civil, es el poseedor, y no tiene ningún título. Ese es el punto.

Entonces, quizás deberíamos hacer una

revisión de esto y tal vez darnos un minuto para redactar una indicación en términos conceptualmente correctos, porque el *leasing*, el arrendamiento, sí es un título, pero el mero poseedor no tiene ningún título.

Por lo tanto, desde el punto de vista jurídico profundo, por mucho que el Ministerio quiera interpretar algo, no puede saltarse de tal manera las normas de la legislación común.

En consecuencia, creo que deberíamos detenernos acá un minuto y redactar una indicación que aborde bien el punto, para no quedar presos de una terminología que en el hecho y en el derecho va a impedir que las personas que tienen *leasing* o arrendamientos se incorporen a las plataformas.

Gracias, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Yo creo que el mero tenedor sí comprende el *leasing*, porque se llama “mera tenencia” la que se ejerce sobre una cosa no como dueño, sino en lugar o en nombre del dueño. Y el mero tenedor comprende el *leasing*, a mi entender.

Si hay dudas, tendríamos que hacer la precisión jurídica.

Senador Castro y después el Senador Coloma.

El señor CASTRO (don Juan).— Gracias, Presidente.

Siguiendo la línea del Senador Galilea, lo que sucede es que muchas veces el auto puede estar a nombre de la esposa, y si es así, el esposo es el que sale a trabajar; o muchas veces el auto puede estar a nombre del esposo, pero resulta que el hijo queda sin trabajo y la familia le ayuda prestándole el auto para que él salga a trabajar.

Entonces, no sé cómo queda resuelto. Por eso, creo que aquí hay una mala redacción que no engloba las diferentes dificultades que existen para poder entregar un servicio o para que esas personas tengan también la opción de trabajar.

Por lo tanto, creo que este es un punto que debería ser trabajado mejor o en el cual el Mi-

nistro tendría que darnos una solución más adecuada.

Eso, Presidente

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias.

Ministro, no sé si es posible ver este punto. Si hubiera unanimidad, podríamos, eventualmente, incorporar una indicación sobre la materia, para que quedara jurídicamente claro, a propósito de la referencia que hacía el Senador Galilea; es decir, incorporar en este caso al arrendatario o a quien ha celebrado un contrato de *leasing*, porque en esa situación el dueño obviamente es otro.

Ministro, le doy la palabra.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Solo quiero aclarar que, al menos en el espíritu de lo que se está poniendo aquí, es lo que se indica, en el sentido de que en el caso de un vehículo que está en *leasing* sí se cumpliría con ser un tenedor, porque el vehículo estaría inscrito, y eso es lo que estamos tratando de incorporar.

Si hay una mejor redacción, no tengo problema. Pero el espíritu de lo que está puesto ahí es exactamente lo que se está objetando o cuestionando.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Ministro, propongo lo siguiente, si hubiera acuerdo de la Sala.

A pesar de que la habíamos abierto, vamos a cesar esta votación; la vamos a declarar...

El señor GALILEA.— Pasemos a otra y después volvemos a esta materia.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sí, ese es el punto.

(Pausa).

Vamos a hacer lo siguiente.

Pasemos a la próxima proposición y le damos al Gobierno el tiempo necesario para que converse con el Senador Galilea a fin de precisar jurídicamente el concepto.

Como habíamos abierto la votación, voy a recabar la unanimidad para declararla inválida y así poder pasar a la siguiente propuesta, en

el ánimo de hacer la precisión que plantea el Senador Galilea.

¿Habría acuerdo de la Sala para declarar esta votación como no válida?

Acordado.

Vamos a pasar a la siguiente proposición y le damos tiempo al Ejecutivo para que converse con el Senador Galilea respecto de este punto, a fin de que quede debidamente precisado.

Queda pendiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, en las páginas 14 y 15 del comparado se propone incorporar las letras j), k) y l), nuevas, que son del siguiente tenor:

“j) La EAT deberá mantener un registro con la identificación del pasajero, incluyendo nombre, RUT y domicilio, el cual podrá ser solicitado por el Ministerio Público, Carabineros de Chile y la Policía de Investigaciones de Chile en caso de acontecer algún delito en el uso de este servicio. El registro de esta información estará en función de lo dispuesto por la ley N° 19.628.

“k) La plataforma deberá permitir el monitoreo permanente del viaje por parte del usuario o un tercero, y

“l) Disponer de un medio de reporte de urgencia a disposición del usuario del servicio para casos de emergencias.”.

Esta modificación fue aprobada por 4 votos a favor, de las Senadoras Órdenes y Rincón y los Senadores Castro (don Juan Luis) y Van Rysselberghe, y la abstención del Senador Kusanovic.

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

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Muchas gracias.

Esta enmienda busca que el conductor cuente con mejores condiciones de seguridad respecto de quién es el pasajero que se está subiendo, cuál es su domicilio, y que la EAT tenga ese registro, de modo de poder darle condiciones de seguridad al conductor en caso

de algún incidente.

Fue una observación del Senador Van Ryselberghe, que me pareció oportuna.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Hay alguna duda?

Vamos a abrir la votación.

Se abre la votación.

(Durante la votación).

Se ha abierto la votación.

Se agradecería a las Senadoras y a los Senadores presentes que votaran.

Senador Quintana, le agradeceríamos que expresara su votación.

Senador Castro, tiene la palabra.

El señor CASTRO (don Juan).— Presidente, ¿nos podría explicar la Presidenta de la Comisión qué estamos votando ahora?

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

La señora ÓRDENES.— En la letra j) -seguimos en los requisitos para las empresas de aplicación de transporte- se pide un registro con la identificación del pasajero bajo el supuesto de que ocurriera algún delito.

Ese es el sentido de esta indicación. Y es una letra nueva, que se incorpora.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se está votando la incorporación de tres letras.

La letra j) establece que “La EAT deberá mantener un registro con la identificación del pasajero, incluyendo nombre, RUT y domicilio, el cual podrá ser solicitado por el Ministerio Público, Carabineros de Chile y la Policía de Investigaciones de Chile en caso de acontecer algún delito en el uso de este servicio. El registro de esta información estará en función de lo dispuesto por la ley N° 19.628”.

Por tanto, si se comete un delito, se debe informar cuál era la identidad del pasajero.

En segundo lugar, en la letra k) se agrega: “La plataforma deberá permitir el monitoreo permanente del viaje por parte del usuario o un tercero”.

Esto es para evitar delitos, por cuanto el propio usuario, mientras está viajando, o un

tercero, puede estar siguiendo en el celular el viaje para saber dónde está ubicado el vehículo. Por ejemplo, en el caso de los jóvenes que un sábado en la noche van a una fiesta, los padres a veces quieren saber dónde está el vehículo -estamos hablando de menores de edad- para evitar que se cometa algún tipo de delito.

En todo caso, es el usuario el que provee al tercero el acceso al registro del viaje; no es automático.

Obviamente, será un hijo o una hija, un nieto o una nieta, quien le informará a su padre, a su madre, a su abuela, a su abuelo, o al adulto con quien vive, a dónde va a ir, y le entregará la información para que vaya viéndola en línea.

Y, en tercer lugar, la letra l) señala: “Disponer de un medio de reporte de urgencia a disposición del usuario del servicio para casos de emergencias”.

Senadora Órdenes, ¿podría explicar qué tipo de medios de emergencia ha planteado la Comisión?

La señora ÓRDENES.— No lo encuentro, Presidente.

Una o dos de estas tres letras, nuevas, entiendo que son indicaciones de la Senadora Rincón, quien no sé si está presente.

El señor QUINTANA.— Está en la junta de su partido.

La señora ÓRDENES.— Le pediría al Ejecutivo, Presidente, que aclare la letra i), por favor.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Estamos votando las tres letras, la j), la k) y la l), porque la indicación se refiere a ellas.

Tiene la palabra el Senador Castro.

El señor CASTRO (don Juan).— Presidente, yo entiendo que cuando se pide un auto a través de una plataforma quedan registrados todos los datos de quien lo solicita; no así en los taxis. Entonces, no sé cuál es el sentido de esta votación; no encuentro que sea un aporte para el buen servicio.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Lo que pasa es que la letra j), si usted ve en la pantalla, se refiere a la identificación del pasajero; no del conductor. Todo pasajero que contrate estos servicios va a estar identificado.

Si se llegara a cometer un delito, la empresa estará obligada a informar a Carabineros de Chile o a la Policía de Investigaciones la identidad del pasajero. Y, por cierto, también tienen acceso a la identidad del conductor.

No se refiere a la identidad del conductor. Si usted ve la letra j), dice “deberá mantener un registro con la identificación del pasajero”, y ahí se señala lo que incluye la identificación: nombre, RUT, domicilio, etcétera.

Y lo otro se refiere al monitoreo permanente del viaje y al medio para reportar una urgencia o emergencia.

Ministro, tiene la palabra.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Lo segundo, la letra k), tiene que ver justamente con la posibilidad, por ejemplo, de un apoderado, de un padre, para ver dónde está el vehículo. En caso de emergencia me parece muy razonable, porque agrega seguridad al viaje del usuario.

Y la última va en la misma línea, pues dispone de un medio de reporte de urgencia por parte del propio usuario, una suerte de botón de pánico en caso de que en el viaje ocurra alguna situación que escape de toda normalidad, para que el usuario tenga la opción de poder activarlo.

Eso es todo en las letras k) y l).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias, Ministro.

Vamos a proceder, entonces, a cerrar la votación.

Les agradecería a todos los Senadores y Senadoras presentes que emitan su voto.

Vamos a proceder...

Tiene la palabra la Senadora Aravena.

La señora ARAVENA.— Presidente, nos ha costado hartito, y creo que aquí -voy a ser bien franca- a veces hace falta una explicación en

detalle, porque estamos con muchos proyectos; no estamos en todas las Comisiones, no tenemos manera, y este texto es bien complejo, porque en realidad cambia...

Mi pregunta es parecida a la del Senador Castro, pero se relaciona con la plataforma, pues es inherente a ella que al incorporar la tarjeta uno envíe la información de quien va a ser el pasajero.

Quizás la plataforma tendrá que incorporar algún detalle, como el RUT, no sé; pero en la mayoría de los registros esto ya existe.

Mi pregunta es para quienes tramitaron esta ley en la Comisión, y disculpen la ignorancia: ¿también incluye esto a los taxistas, o ellos van a seguir siendo NN para el público y también el que se sube al taxi? Es decir, ¿le vamos a pedir a la plataforma lo que no hace el taxi?

Esa es mi consulta.

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

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Solo recordar, Senadora, que hay circunstancias en las cuales el pago podría no ser con tarjeta de crédito, sino en efectivo. Por lo tanto, esa es una información relevante que no siempre está disponible. Y por eso nos pareció oportuno agregarlo.

Y, efectivamente, aquí estamos regulando solo las plataformas de empresas de aplicación de transporte, estamos tratando de regular esa industria. Creemos que es importante para darle seguridad al pasajero respecto del viaje que está generando. Eso es todo.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos, entonces...

Perdón.

Tiene la palabra la Senadora Aravena y después el Senador Bianchi.

La señora ARAVENA.— El sentido de este proyecto es justamente equiparar las condiciones, incorporar tributación, mejorar la normativa, controlar de alguna manera esta actividad, que ha sido muy exitosa en Chile y le da trabajo a mucha gente.

No tengo ningún problema con los taxis. Pero me pasa -y debo decirlo en la discusión, para que quede en la tramitación de este proyecto- que estamos nivelando, digamos, estamos exigiendo mucho a las plataformas, y me parece bien. Sin embargo, resulta que hoy día uno de los grandes problemas con el tema de los taxis -quiero ser bien franca- es que uno no sabe nada de ellos: ni cómo se llama ese señor ni quién es. Hay mucho tráfico, y lo sabe la Policía de Investigaciones de Chile, en los taxis colectivos y normales. Eso es una realidad, aunque no la hemos discutido aquí. Y, por otro lado, tampoco sabemos quién se sube al taxi.

Entonces, es una cosa rara, porque vamos a fiscalizar a todos los que usen las plataformas, pero todos los otros, pasajeros y conductores que trabajen en taxis, no vamos a tener idea quiénes son.

Si queríamos normar para asegurarnos de todo este proceso, debimos haber normado para todos.

Me parece que este proyecto de verdad merecía más discusión, porque estamos nivelando para arriba en algunas cosas y nivelando para abajo en otras, Presidente.

Disculpe, pero era importante dar mi opinión.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).- Tiene la palabra el Senador Bianchi.

El señor BIANCHI.- Presidente, quiero preguntarle al Ministro si el registro considera solo a mayores de edad o también a menores de edad, o a los tutores de los menores de edad. Y también, operativamente, cómo lo van a hacer. Porque hoy día, si yo me quiero inscribir en una aplicación, puedo colocar cualquier nombre. ¿De qué manera van a identificar que realmente la identidad declarada sea la de la persona que se está inscribiendo, para que quede un registro certero en caso de comisión de algún delito?

Reitero la pregunta: ¿solamente incluye a mayores de edad, o este registro también está

permitido para menores de edad?

El señor ELIZALDE (Presidente).- Señor Ministro, tiene la palabra.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- El registro solo contempla a mayores de edad; no a menores de edad.

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

La señora ÓRDENES.- Presidente, primero yo recojo los comentarios, que me parecen valiosos. Pero este es un proyecto de ley que regula aplicaciones de transporte remunerado. Ese es el ámbito. Y, evidentemente, el espíritu es generar un equilibrio, sobre todo con el transporte de pasajeros remunerado tradicional, que considera a los taxis y a los taxis colectivos.

La letra j) contiene un registro de usuarios para contar con una referencia de si hay algún pasajero que haya cometido algún delito. Tiene que ver con eso.

La letra k) crea un seguimiento del automóvil. Efectivamente, ya existe: en algunos casos se conoce la ruta desarrollada, pero se trata de establecerlo por ley.

Eso es lo que estamos haciendo, porque todo esto se encuentra desregulado. ¡Las plataformas funcionan con las reglas que se han dado ellas mismas!

Respecto al tema de las emergencias, evidentemente que debe estar más especificado en el reglamento, pero es necesario que haya algún dispositivo o tecnología que permita dar algún tipo de alerta a un pasajero.

Ese es el sentido, entiendo, de las tres letras que estamos votando.

Gracias, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).- Gracias.

Vamos a hacer la consulta de rigor para dar por concluida la votación.

Senadora Pascual, tiene la palabra.

La señora PASCUAL.- Perdón, solo una consulta de procedimiento.

¿Es posible pedir votación por separado? Me parece que no son del mismo tenor las letras j), k) y l). Y, por lo tanto, uno puede estar absolutamente de acuerdo con la k) y la l), pero no con la j), o tener más dudas con la j).

Entonces, ¿es factible separar la votación, por favor?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sucede lo mismo que planteó el Senador Edwards anteriormente, y reitero que las votaciones separadas se tienen que solicitar anticipadamente a que se inicie la discusión o empiece la votación. Y en este caso está abierta la votación.

De hecho, quiero informar que solo se ha solicitado una votación separada por parte de la Senadora Núñez.

En verdad son dos, pero una ya estaba separada, porque correspondía a una indicación. Por tanto, se iba a votar la totalidad separadamente.

La única Senadora que presentó una solicitud de votación separada dentro de plazo fue la Senadora Núñez. Y solo esa votación la vamos a realizar separadamente, porque por reglamento hay una oportunidad para hacer tal petición.

Procederemos a hacer la pregunta de rigor para concluir la votación.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba la incorporación de las letras j), k) y l), nuevas, en el artículo 5 (21 votos a favor, 4 abstenciones y 1 pareo).

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez y Órdenes y los señores Bianchi, Chahuán, Coloma, Durana, Edwards, Elizalde, Galilea, Keitel, Latorre, Macaya, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhuesa y Velásquez.

Se abstuvieron las señoras Campillai y Pascual y los señores Castro (don Juan) y Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasamos a la siguiente modificación.

Perdón, Senador Galilea, ¿quedó claro el punto que usted planteó?

Podríamos darlo por despejado y votar en forma inmediata.

El señor GALILEA.— Sí, Presidente.

Respecto al artículo anterior, que quedó pendiente, conversamos con la asesora del Ministerio y quiero decir que el mero tenedor incorpora los *leasings*. Había otra situación en que no se consideraba; pero en realidad corresponde a las condiciones generales del proyecto, en cuanto a la posibilidad de arrendar a una persona jurídica que tenga uno o dos vehículos. Esa posibilidad está cerrada, porque los vehículos deben pertenecer a personas jurídicas.

Por consiguiente, y dejando constancia de que yo no estoy de acuerdo con esa restricción, en lo que ya viene se incorpora efectivamente el *leasing*, que debiera darse en la mayor cantidad de los casos.

Así es que podemos volver atrás y votar la norma.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Perfecto.

Volvemos atrás (página 12 del comparado) respecto del debate que se había suscitado en torno a si el mero tenedor comprendía o no el *leasing*.

Se trata de la modificación para agregar, en la letra h), que pasó a ser g), la frase “y meros tenedores inscritos”

En votación.

(Luego de unos instantes).

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba agregar la frase “y meros tenedores inscritos” en la letra h), que pasa

a ser g), del artículo 5 (20 votos a favor, 1 abstención y 1 pareo).

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes y Pascual y los señores Bianchi, Castro (don Juan), Coloma, Durana, Elizalde, Galilea, Latorre, Macaya, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvo el señor Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Luego, en la página 15 del comparado, el inciso final se refiere a la indicación 17A, que es para agregar, a continuación del punto final, que pasa a ser coma, el siguiente texto: “ni podrán hacer uso de las vías ni corredores exclusivos para transporte público remunerado de pasajeros. La reserva realizada al momento de abordar el vehículo o al inicio del viaje no constituye reserva previa.”.

El señor ELIZALDE (Presidente).— A ver, vamos a leer un poco más lento.

El inciso queda de la siguiente manera (última columna del comparado):

“En ningún caso estos vehículos podrán recoger pasajeros en la vía pública si éstos no han concertado una reserva previa mediante la plataforma tecnológica”. O sea, no pueden operar como taxis si una persona los para en la calle.

En seguida se agrega lo siguiente: “ni podrán hacer uso de las vías ni corredores exclusivos para transporte público remunerado de pasajeros.”. Es decir, no podrán competir ni con los buses de transporte colectivo, conocidos como “micros”, ni con los taxis.

Y luego se coloca: “La reserva realizada al momento de abordar el vehículo o al inicio del viaje no constituye reserva previa.”.

Ese es el punto final.

¿Lo podría explicar, Ministro?

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Sí, efectivamente, acá estamos velando, nuevamente como una

forma de precisión, por que estos vehículos no puedan usar los corredores exclusivos, como tampoco los taxis, y este tipo de transporte no se pueda tomar simplemente levantando la mano en la calle, como sí ocurre respecto de los taxis.

Es decir, la reserva realizada debe ser previa a abordar el vehículo o iniciar el viaje, y la persona no la puede hacer una vez que está dentro del vehículo. Es parte de la normativa que debería tener este tipo de viaje.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a abrir la votación.

(Pausa prolongada).

Vamos a hacer la consulta de rigor.

Señor Secretario.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba el texto propuesto al inciso final del artículo 5 (16 votos a favor, 2 en contra, 1 abstención y 1 pareo).

Votaron por la afirmativa las señoras Ebensperger, Núñez y Órdenes y los señores Chahuán, Coloma, Durana, Elizalde, Galilea, Latorre, Macaya, Moreira, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Votaron por la negativa la señora Aravena y el señor Castro (don Juan).

Se abstuvo el señor Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se aprueba lo propuesto en la indicación respectiva.

Y le agradecemos al Senador Insulza, porque ha sido un espartano al haber estado toda la sesión marcando pareo. Eso se ve pocas veces en este Hemiciclo, así que le rendimos un homenaje.

Ya, vamos entonces a la siguiente indicación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En el artículo 6, página 16 del comparado, la Comisión de Transportes propone reemplazar su inciso segundo por el siguiente:

“El conductor sólo podrá aceptar un nuevo viaje cuando el vehículo permanezca detenido y siempre que no se encuentre trasladando a un pasajero.”.

Esta indicación fue aprobada por 4 votos a favor, de las Senadoras Órdenes y Rincón y de los Senadores Castro (don Juan Luis) y Van Rysselberghe, y 1 abstención, del Senador Kusanovic.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a ponerle dinamismo a esta discusión.

Esta indicación lo que impide es que, mientras se esté otorgando el servicio a un pasajero, el conductor concierte por la aplicación con un nuevo usuario, y además establece que el vehículo debe haberse detenido.

Vamos a votar.

Se abre la votación.

Además, es coherente con la Ley No Chat, que impide la utilización del celular mientras se conduce.

¡Démosle dinamismo!

¿Le parece, Senador Chahuán?

El señor DURANA.— ¿Quién fiscaliza?

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Perdón?

Ya.

Démosle dinamismo.

Por favor, les agradecería que votaran.

Apenas haya *quorum*, iremos cerrando las votaciones.

Haga la consulta de rigor, señor Secretario.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— A los Senadores que no han votado les agradecería que lo hicieran. Falta un voto para el *quorum*.

Senador Galilea, ¿va a votar? Puede votar en contra.

Para que las votaciones sean válidas tiene que haber *quorum*. Entonces, le agradecería que votaran.

Perfecto.

Terminada la votación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— **Resultado de la votación: 8 votos a favor, 7 en contra, 3 abstenciones y 1 pareo.**

Votaron por la afirmativa las señoras Ebersperger y Órdenes y los señores Chahuán, Elizalde, Quintana, Saavedra, Sandoval y Velásquez.

Votaron por la negativa la señora Aravena y los señores Castro (don Juan), Coloma, Durana, Macaya, Moreira y Sanhueza.

Se abstuvieron la señora Núñez y los señores Galilea y Kusanovic.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Señor Presidente, se debe repetir la votación, por cuanto las abstenciones influyen en el resultado.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se repite la votación.

Yo insisto en que esta indicación evita que el conductor, mientras esté manejando, utilice el celular para concertar con otro pasajero. Y, por tanto, lo que se pide es que el vehículo se detenga y que además haya terminado de prestar el servicio. Concluido eso, puede concertar con otro pasajero.

Eso es lo que se está estableciendo en esta indicación.

Vamos a abrir la votación nuevamente.

En votación.

(Durante la votación).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Chahuán, tiene la palabra.

El señor CHAHUÁN.— Señor Presidente, simplemente quiero recordar que esta norma se originó en consideración a la seguridad vial, y fue pedida por las organizaciones.

Además, guarda perfecta concordancia,

como usted dijo, con la Ley No Chat.

Eso es.

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

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Efectivamente, Presidente, esta indicación pretende que haya coherencia entre los cuerpos legales.

Nosotros tenemos una Ley No Chat, la cual dispone que cuando una persona maneja su vehículo no puede estar manipulando pantallas ni dispositivos que lo distraigan de la conducción.

Acá se debe entender también que estas aplicaciones podrían exigir alguna suerte de interacción para aprobar un nuevo pedido, que podría ser más que simplemente poner un “aceptar”.

Además, es verdad que algunas de estas conductas son difíciles de fiscalizar, pero recordemos que también hay un pasajero, el cual podría eventualmente transmitir que el conductor está haciendo algo que no corresponde.

Entonces, a mí me parece importante dar la señal de que no solo los cuerpos legales son coherentes, sino de que, al mismo tiempo, el no distraerse mientras el conductor está transportando o moviendo un pasajero resulta clave.

El señor MACAYA.— ¿Me permite, Presidente?

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

Después, la Senadora Órdenes.

El señor MACAYA.— Gracias, Presidente.

Es de naturaleza absolutamente diferente estar chateando o mandando un mensaje de texto extenso que apretar un botón en una aplicación, que eventualmente incluso puede ser suplido con inteligencia artificial. Bajo ese pretexto, ni siquiera podría cambiar el dial de la radio una persona que está conduciendo un vehículo.

O sea, impedir apretar un botón para aceptar un pasajero, función que además puede ser

suplida por inteligencia artificial, me parece discriminatorio para el servicio que se puede prestar, y desde esa perspectiva resulta absolutamente impertinente, pues no es lo mismo estar chateando que aceptar un pasajero, ya que bajo esa premisa tampoco podríamos permitirle a un conductor contestar por manos libres un celular, cambiar el dial de la radio y un etcétera más o menos largo.

Así que creo que es un exceso esta norma.

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

Tiene la palabra el Senador Álvaro Elizalde.

El señor ELIZALDE.— Presidenta, yo voy a argumentar a favor de esta indicación y explicaré por qué.

Lo que se quiere evitar es que el conductor, mientras tiene un pasajero arriba, esté concertando con otro.

Primero, engaña al nuevo pasajero, porque el sistema le va a indicar cuánto se va a demorar en llegar, como si fuera un viaje directo, en circunstancias de que probablemente tiene que trasladarse desde otro lugar.

En segundo término, le presta un mal servicio al pasajero que lleva arriba, porque está pendiente de cómo llega a tomar a otro y, por tanto, deja a la rápida al usuario que lleva arriba. Y además de estar manejando interviene el celular.

Entonces, a mí me parece de toda lógica que, terminado el servicio, una vez que se baje el pasajero que lleva y se detenga el auto, ahí recién el conductor pueda tomar un pasajero nuevo.

Por eso, voto a favor.

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

¿Senador Insulza?

El señor INSULZA.— Sí, Presidenta.

Solamente quiero agregar, a lo que indicó el Senador Elizalde, que quien ha tomado Uber en cualquier país del mundo sabe que primero termina la carrera y después empieza la otra.

No se produce un cambio automático.

A lo mejor alguien lo ha visto de manera distinta, pero yo nunca me he acercado a un auto y le he dicho: “¿Usted está libre ya?”. ¡No! Eso no me ha pasado nunca.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a hacer la pregunta de rigor.

Señor Secretario.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el reemplazo del inciso segundo del artículo 6 (11 votos a favor, 6 en contra, 2 abstenciones y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Ebensperger y Órdenes y los señores Chahuán, Elizalde, Galilea, Lagos, Latorre, Quintana, Saavedra, Sandoval y Velásquez.

Votaron por la negativa las señoras Aravena y Núñez y los señores Castro (don Juan), Durana, Macaya y Sanhueza.

Se abstuvieron los señores Kusanovic y Moreira.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Por tanto, se aprueba lo propuesto en la indicación respectiva.

Pasamos a la siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En el mismo artículo 6, inciso cuarto, página 17 del comparado, se propone agregar, a continuación del punto aparte, pasando este a ser punto seguido, la siguiente oración, nueva:

“En cuanto tome conocimiento, la EAT deberá comunicar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que en los antecedentes de un conductor consta alguna de las anotaciones referidas en el inciso tercero del presente artículo.”

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senadora Órdenes, ¿está pidiendo la palabra?

La señora ÓRDENES.— Presidente, le había pedido la palabra sobre el punto anterior, pero ya está votado y los argumentos fueron bien claros.

Voy a aprovechar de comentar esta proposición.

Se trata de una indicación del Ejecutivo que obliga a las empresas de aplicaciones de transporte a informar al Ministerio cuando tomen conocimiento de que en los antecedentes de un conductor constan algunas de las anotaciones referidas a delitos de carácter sexual, relacionados con drogas y conducción bajo los efectos del alcohol o en estado de ebriedad.

Además, una vez que haya tomado conocimiento de esa circunstancia, el Ministerio estará facultado para eliminar a esos conductores del registro.

Gracias, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a abrir la votación.

(Durante la votación).

Les agradeceríamos a las Senadoras y los Senadores presentes que emitan su voto, para poder cumplir con el *quorum* que da validez a la votación.

El señor MOREIRA.— ¡Nunca había visto tanto Senador en la Sala...!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a hacer la consulta de rigor.

Señor Secretario.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba la oración agregada al inciso cuarto del artículo 6 (16 votos a favor y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes y Sepúlveda y los señores Chahuán, Durana, Elizalde, Galilea, Lagos, Macaya, Moreira, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

No votó, por estar pareado, el señor In-

sulza.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, en las páginas 17 y 18 del comparado, en el mismo artículo 6, la Comisión de Transportes propone agregar un inciso quinto, nuevo, del siguiente tenor:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estará facultado para eliminar a un conductor del Registro de todas las EAT en caso de que tome conocimiento que en los antecedentes de un conductor consta alguna de las anotaciones referidas en el inciso tercero del presente artículo.”.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— En discusión.

Ofrezco la palabra.

Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Señor Presidente, efectivamente esta fue una indicación que se presentó para la seguridad del pasajero. Cada vez que un chofer tenga algún tipo de prontuario podrá ser eliminado del registro.

Está perfecto.

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

El señor GALILEA.— Una pregunta muy breve al Ministro.

Normas de este tipo, orientadas a regular la conducta de los choferes, ¿operan también para los taxistas y para los conductores de microbuses?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Ministro, ¿puede contestar la pregunta?

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Sí, Presidente.

Esta norma no figura ni para taxistas ni para conductores de buses. Sin embargo, nos pareció oportuno poder definirla en este caso, porque creemos que va en la línea de la protección del usuario del servicio.

Pensamos que el punto es correcto.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Aco- giendo el planteamiento del Senador Galilea, quizás sería prudente, Ministro, actualizar la

legislación relativa a los otros oferentes de transporte público y hacerla tan exigente como la que se va a aplicar a las plataformas.

Es algo que eventualmente el Gobierno podría estudiar.

El señor GALILEA.— ¡Un compromiso formal del Ministro!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a abrir la votación.

En votación.

(Durante la votación).

Ministro, tiene la palabra.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Efectivamente, Presidente, este es un tema que nos preocupa y estamos trabajando un proyecto de ley en esa dirección, que está siendo analizado por la Comisión de Transportes.

El señor MOREIRA.— Presidente, se va a terminar la hora. Quedan quince minutos.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Quintana, le ruego que vote para cumplir con el *quorum*.

Les agradecería a las Senadoras y los Senadores presentes en la Sala que voten.

Haga la consulta, por favor, Secretario.

El señor MOREIRA.— El problema es que no hay *quorum*, Presidente.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el inciso quinto, nuevo, que se agrega en el artículo 6 (19 votos a favor, 2 abstenciones y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes y Sepúlveda y los señores Chahuán, Coloma, Durana, Elizalde, Galilea, Huenchumilla, Macaya, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvieron los señores Castro (don Juan) y Lagos.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a la siguiente. Después haré una consulta.

Señor Secretario.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En el artículo 7, página 19 del comparado, inciso segundo, que pasó a ser tercero, la Comisión de Transportes propone intercalar, entre la expresión “taxis básicos” y el punto aparte, la expresión “las que serán revisadas anualmente.”.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Por lo tanto, el inciso queda: “Tales exigencias deberán corresponder como mínimo a las establecidas para los taxis básicos, las que serán revisadas anualmente.”.

En votación.

(Durante la votación).

El señor MOREIRA.— Presidente, me preocupa el *quorum* en la Sala. ¿Es de 16, cierto?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Si los Senadores votan rápido, vamos a poder avanzar de igual manera.

Entonces, les agradecería a las Senadoras y los Senadores que están en la Sala que, una vez abierta la votación, marquen su opción de voto. Nosotros no podemos cerrarla mientras no se cumpla con el *quorum*.

Vamos a hacer la consulta correspondiente para cerrar la votación.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba la frase que se intercala en el inciso segundo, que pasó a ser tercero, del artículo 7 (18 votos a favor, 4 abstenciones y 1 pareo).

Votaron por la afirmativa las señoras Núñez, Órdenes y Sepúlveda y los señores Chahuán, Coloma, Durana, Elizalde, Huenchumilla, Lagos, Latorre, Macaya, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, San-

hueza y Velásquez.

Se abstuvieron las señoras Aravena y Ebensperger y los señores Castro (don Juan) y Galilea.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasamos a la siguiente.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En seguida, en el mismo artículo 7, páginas 19 y 20 del comparado, la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones propone sustituir el inciso cuarto por el siguiente:

“Las antigüedades de los vehículos para la primera inscripción, para su reemplazo y para la antigüedad máxima de operación serán establecidas mediante el reglamento y deberán ser, como máximo, las mismas de los vehículos que prestan servicios de taxis.”.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se abre la votación.

(Durante la votación).

Señoras y señores Senadores, les agradecería que votaran.

El texto se está mostrando en pantalla.

Lo que se señala es que el reglamento establecerá la antigüedad de los vehículos para su primera inscripción y para su reemplazo, así como también para su antigüedad máxima, las cuales serán las mismas que se aplican a los servicios de taxis.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba la sustitución del inciso cuarto del artículo 7 (17 votos a favor, 2 en contra y 4 abstenciones).

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Chahuán, Elizalde, Huenchumilla, Lagos, Latorre, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Votaron por la negativa los señores Coloma y Durana.

Se abstuvieron la señora Ebensperger y los señores Castro (don Juan), Galilea y Macaya.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a la siguiente, señor Secretario.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, en las páginas 24 a 28 del comparado, la Comisión de Transportes propone reemplazar el artículo 11 por el siguiente:

“Artículo 11.— Las empresas de aplicación de transportes y los conductores, según corresponda, serán responsables por las siguientes infracciones graves:

“1. Empresas de Aplicación de Transportes:

“a) Operar sin encontrarse inscritas en el Registro.

“b) Entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones información falsa, incompleta, incorrecta o no actualizada.

“c) Adulterar la información que deba ser entregada al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, aun cuando no sea requerida regularmente.

“d) Operar en vehículos que no cumplan con las características establecidas en la presente ley y su reglamento, o cuyos conductores no posean licencia profesional para conducir vehículos de transporte de pasajeros o no cumplan los requisitos de la presente ley.

“e) No entregar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la información individual referente a la caducidad, revocación, eliminación, bloqueo o suspensión de las cuentas de los conductores. Asimismo, los conductores podrán recurrir ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para denunciar el incumplimiento de este literal.

“f) Comprometer, ofrecer o comercializar a cualquier título las inscripciones en el Registro.

“g) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa res-

pecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación.

“h) Prestar servicios con vehículos o conductores que no se encuentren inscritos en el registro señalado en la letra d) del artículo 2.

“i) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7 en las condiciones especificadas en el reglamento.

“2. Conductores:

“a) Operar sin encontrarse inscritos en el Registro.

“b) Alterar de cualquier forma el mecanismo de cobro o su funcionamiento de manera que arroje valores distintos de la tarifa informada.

“c) Conducir por una ruta distinta de la sugerida en la aplicación, salvo que concurra alguna de las excepciones contempladas en la letra d) del artículo 5 de esta ley.

“d) Suplantar al conductor, alterar la información de usuario de la plataforma, entregar información incorrecta, imprecisa o falsa respecto de la identidad del conductor que impida al pasajero su identificación.

“e) Recoger pasajeros en la vía pública sin que previamente se haya concertado el viaje mediante la EAT.

“f) No hacer uso del distintivo que señala el artículo 7 en las condiciones especificadas en el reglamento.

“Se considerarán leves las demás infracciones a la presente ley y a su reglamento”.

Esta indicación, que corresponde a la número 32A, fue aprobada por 3 votos a favor, de la Senadora señora Órdenes y de los Senadores señores Castro (don Juan Luis) y Van Rysselberghe, y 1 abstención, del Senador señor Kusanovic.

El señor ELIZALDE (Presidente).— En votación el artículo 11.

(Durante la votación).

Les pido que voten a todos los Senadores, tanto de Oposición como del Oficialismo, para poder cumplir con el *quorum* correspondiente.

Secretario, haga la consulta de rigor.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el artículo 11 propuesto por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones (21 votos a favor, 1 abstención y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Chahuán, Coloma, Durana, Elizalde, Galilea, Huenchumilla, Lagos, Latorre, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvo el señor Castro (don Juan).

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos al siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En el inciso primero del artículo 12 (página 29 del comparado), se reemplaza la frase “contado desde la aplicación de la respectiva sanción”, por la siguiente: “contado desde que la resolución que haya aplicado la sanción se encuentre firme y ejecutoriada”.

Esta indicación fue aprobada por 3 votos a favor y 1 abstención.

El señor ELIZALDE (Presidente).— En votación.

En la pantalla pueden ver el comparado.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el inciso primero del artículo 12 con la modificación propuesta por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones (19 votos a favor, 1 abstención y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Chahuán, Durana, Elizalde, Galile-

lea, Huenchumilla, Lagos, Latorre, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvo el señor Castro (don Juan).

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a la siguiente votación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En el mismo artículo 12, inciso segundo, se propone sustituir la frase “contado desde la aplicación de la respectiva sanción”, por la siguiente: “contado desde que la resolución que haya aplicado la sanción se encuentre firme y ejecutoriada”.

Esta indicación fue aprobada por 3 votos a favor y 1 abstención.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Es idéntica a la anterior.

La señora ARAVENA.— Es la misma.

El señor MOREIRA.— Aprobemos con la misma votación anterior, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Habrá acuerdo para aprobar esta norma con la misma votación anterior?

Estamos hablando de dos indicaciones que recaen en el artículo 12, las que, modificando la redacción anterior, mantienen parte importante de lo aprobado, que tampoco fue despachado por unanimidad.

Entonces, ¿habría acuerdo para aprobar el inciso segundo del artículo 12 con la misma votación anterior?

El señor COLOMA.— Presidente, agregue mi voto a favor.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se agrega el voto del Senador Coloma.

—**Se aprueba el inciso segundo del artículo 12, con la sustitución de la frase propuesta por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, con la misma votación anterior, más el voto favorable del Senador señor Coloma.**

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasa-

mos a la siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, corresponde votar el inciso quinto del artículo 12 del primer informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, no del segundo, en el que se reemplaza la frase “sanciones por infracciones graves, en los casos calificados, plazos y condiciones que señale el reglamento”, por la expresión: “más de 10 infracciones graves de las enumeradas en el artículo 11, cometidas en el plazo de un año”.

Esta indicación fue aprobada por 2 votos a favor y 1 abstención.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Habrá acuerdo para aprobar este inciso, con la misma votación anterior?

Ya está agregado el voto del Senador Coloma.

La señora SEPÚLVEDA.— Sí.

La señora ARAVENA.— Sí.

El señor MOREIRA.— Sí.

—Se aprueba el inciso quinto del artículo 12, con el reemplazo de la frase propuesta en el primer informe de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, con la misma votación anterior, más el voto favorable del Senador señor Coloma.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Pasamos a la siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, en el artículo 13, que pasó a ser 14 (página 33 del comparado), se agrega el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual inciso segundo a ser tercero.

“Para estos efectos, se considera remunerado todo aquel servicio de transporte por el cual el prestador percibe una determinada remuneración en dinero o en especies avaluables en dinero, aun cuando dicha remuneración no provenga directamente de los usuarios del servicio”.

Esta indicación fue aprobada por 3 votos a favor y 1 abstención.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Ha-

bría acuerdo para aprobarla con la misma votación anterior?

La señora EBENSPERGER.— Agregue mi voto también.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se agrega el voto a favor de la Senadora señora Ebensperger.

Entonces, a la primera votación que hemos ido ratificando, se agregan los votos favorables del Senador señor Coloma y de la Senadora señora Ebensperger.

—Se aprueba el inciso segundo, nuevo, del artículo 13, que pasó a ser 14, propuesto por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, con la misma votación anterior, más los votos favorables de los Senadores señora Ebensperger y señor Coloma.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Continuamos con la siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— En el mismo artículo 13, en el inciso tercero, que pasó a ser cuarto, se ha reemplazado la frase “de transporte privado de pasajeros,” por la siguiente: “de servicios de transporte regulado mediante la presente ley, proporcionado por empresas”.

Esta modificación fue aprobada por 3 votos a favor y 1 abstención.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Habrá acuerdo para aprobarla, con la misma votación?

—Se aprueba el inciso tercero, que pasó a ser cuarto, del artículo 13, que pasó a ser 14, con la modificación propuesta por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, con la misma votación anterior, más los votos favorables de los Senadores señora Ebensperger y señor Coloma.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Seguimos.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, respecto del artículo 16, el Senador señor Galilea y la Senadora señora Núñez proponen una votación dividida.

El señor GALILEA.— ¡Es el 18!

El señor ELIZALDE (Presidente).— En el nuevo artículo 18, antiguo 16, la Senadora Núñez pidió votación separada.

Senadora Núñez, tiene la palabra.

La señora NÚÑEZ.— Presidente, aquí deberíamos votar el artículo completo.

Solo solicitamos una votación separada, que viene más adelante.

Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Entonces, se somete a votación el artículo 18.

En votación.

(Durante la votación).

La señora ARAVENA.— ¿Qué página?

El señor CHAHUÁN.— Está en la página 37.

La señora ARAVENA.— Gracias.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Les agradeceríamos a los Senadores presentes que votaran, para poder cumplir con el *quorum*.

Haga la pregunta de rigor, Secretario.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba el artículo 18 propuesto por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones (17 votos a favor, 3 en contra, 1 abstención y 1 pareo).

Votaron por la afirmativa las señoras Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Castro (don Juan), Chahuán, Durana, Elizalde, Galilea, Lagos, Latorre, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhuesa y Velásquez.

Votaron por la negativa la señora Núñez y los señores Bianchi y Edwards.

Se abstuvo la señora Ebensperger.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor CHAHUÁN.— ¡La Senadora Aravena!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sena-

dora Aravena, tiene la palabra.

La señora ARAVENA.— Considero que lo que estamos votando es relevante. Es la única votación separada de un artículo completo y lo que correspondía era haberlo leído.

Porque, vuelvo a reiterar, no todos estamos en la Comisión de Transportes. ¡Este proyecto se vio durante dos años! No hay que legislar a la carrera. Yo no alcancé a votar porque estaba terminando de leer el artículo.

Entonces, discúlpenme: sé que estamos apurados por irnos; sin embargo, esto es importante.

Yo le pido que por favor abra la votación, porque no alcancé ni siquiera a votar.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senadora Aravena, yo entiendo que usted iba a votar en contra. Entonces, se agregará su voto en contra.

El señor CHAHUÁN.— ¡Votemos de nuevo!

El señor GALILEA.— ¡Podemos votar de nuevo!

El señor MOREIRA.— No se puede, porque el día de mañana...

El señor ELIZALDE (Presidente).— Le damos la palabra al Secretario.

El señor GALILEA.— Por favor, repitamos la votación.

La señora ARAVENA.— No alcanzamos...

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Senadora, la votación ya estaba cerrada; había concluido.

Por tanto, lo único que se puede hacer, reglamentariamente, es consignar la intención de voto de Su Señoría. El Presidente había pedido cerrar la votación.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Entonces, dejamos constancia de la intención de voto en contra de la Senadora señora Aravena.

El señor MOREIRA.— ¡Presidente, reglamento!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Moreira.

El señor MOREIRA.— Presidente, yo sé que estamos cansados. Ha sido una votación

bastante compleja, y algunos colegas que de alguna manera siguieron la tramitación del proyecto no pudieron estar presentes. Insisto: ha sido bastante complejo.

Pero, no es por ser majadero: cuando se cierra una votación, ¡se cerró la votación!

Lo que puede hacer un señor Senador o señora Senadora es pedir que se consigne su intención de voto.

¿Sabe por qué? Porque si nosotros empezamos a generar precedentes en materia reglamentaria, el día de mañana podemos tener una votación delicada y puede generarse un problema.

Por el precedente, yo no estoy de acuerdo.

Que solamente se consigne la intención de voto.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Así se ha hecho: ha quedado consignada la intención de voto en contra de la Senadora señora Aravena.

Pasamos a la votación siguiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Artículo primero transitorio.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¡No!

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Perdón, artículo 19, nuevo, página 38 del comparado.

Se plantea agregar el siguiente artículo 19, nuevo: “Las EAT podrán solicitar a la Subsecretaría de Transportes la autorización para realizar programas piloto que tengan por objeto probar nuevas tecnologías o modalidades de transporte, el que podrá autorizarlas de acuerdo con el procedimiento que señale el reglamento”.

Fue aprobada por 3 votos a favor y 2 abstenciones.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a abrir la votación.

Senador Chahuán, ¿está pidiendo la palabra?

El señor CHAHUÁN.— No.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Perfecto.

En votación.

(Durante la votación).

(Rumores).

¿Senadora Aravena?

La señora ARAVENA.— No, disculpe. Quedó prendido el micrófono...

El señor ELIZALDE (Presidente).— Por favor, ¿pueden poner en la pantalla lo que se está votando?

(Pausa).

Les agradecería a los señores Senadores votar.

Haga la consulta, señor Secretario.

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

(Rumores).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Edwards, ¿sobre este punto?

Estamos cerrando la votación.

El señor EDWARDS.— No sé si alguno de los Senadores que se abstuvieron en esta votación podría explicarnos la razón. Para tener la información, porque...

El señor ELIZALDE (Presidente).— No están presentes los Senadores que se abstuvieron.

Haga la consulta, por favor, de nuevo.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¡Terminada la votación!

El señor LAGOS.— ¿De todo?

El señor GALILEA.— ¡No, falta una votación separada!

La pedí yo y la Senadora...

El señor ELIZALDE (Presidente).— No hay petición de votación separada en este artículo.

(Rumores).

Es en el artículo tercero transitorio donde se solicitó votación separada.

El señor GALILEA.— Perfecto.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Eso viene después. No es lo que se votó ahora.

Terminada la votación.

—**Se aprueba el artículo 19, nuevo, propuesto por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones (20 votos a favor, 1 abstención y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Bianchi, Chahuán, Coloma, Durana, Elizalde, Galilea, Lagos, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Se abstuvo el señor Castro (don Juan)

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Seguímos.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, corresponde ocuparse del artículo primero transitorio...

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¡Primero transitorio!

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Página 39 del comparado.

Aquí hay que someter a votación ambos textos. Porque la modificación del nuevo segundo informe hace referencia a la enmienda efectuada en el primer informe.

El señor ELIZALDE (Presidente).— El artículo primero transitorio señala:

“El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de” (leo el texto original) “tres meses para dictar el reglamento señalado, contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, la que a su vez comenzará a regir en los treinta días posteriores a la total tramitación y publicación del referido reglamento”.

El señor MOREIRA.— ¡Nueve meses!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Eso fue aprobado en votación dividida.

Después se modificó y se estableció: “nueve meses para dictar el reglamento”. Se reemplazó “tres meses” por “nueve meses”.

Entonces, vamos a votar primero el plazo de nueve meses. Y si se acoge, se entiende que

también se aprueba el que exista un reglamento.

Eso es.

En votación.

(Durante la votación).

El señor EDWARDS.— ¡Presidente!

¡Presidente!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Edwards.

El señor EDWARDS.— Presidente, abrió la votación muy rápido.

A mí me gustaría que se nos diga qué pasa durante estos nueve meses, antes de que se establezca el reglamento, especialmente respecto del funcionamiento de las aplicaciones.

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

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Evidentemente, mientras no se aplique el reglamento, hay vacancia legal; la ley no está operativa. Y lo que es importante, eso sí, es que nosotros creemos que este es un ámbito en el cual va a ser importante tener algún grado de participación, por el interés que va a generar.

Y por eso creemos que tres meses puede ser insuficiente. Pensamos que nueve meses podría ser mejor.

Eso es lo que motiva el cambio.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Presidente, para poder explicar, al igual como lo hizo el Ministro.

La formulación del reglamento va a generar un proceso de participación ciudadana, pero además va a permitir la adecuación de los actuales conductores a las nuevas exigencias establecidas por la ley.

Si uno suma los plazos contemplados en el proyecto, la transición es muy razonable desde el punto de vista de los tiempos.

Entonces, no estamos exigiendo de inmediato un estándar alto, sino que, en virtud del presente proyecto, estamos dando el plazo necesario para hacer la transición. Eso fue con-

versado con todos y cada uno de los actores que participaron de la discusión.

Por tanto, el cambio va en la dirección correcta y provee el espacio para una adecuada participación en la formulación del reglamento.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Les agradecería a los señores Senadores votar.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—Se aprueba el reemplazo de la expresión “tres meses” por “nueve meses” en el artículo primero transitorio (19 votos a favor, 1 en contra y 1 pareo).

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Castro (don Juan), Chahuán, Edwards, Elizalde, Galilea, Lagos, Latorre, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhueza y Velásquez.

Votó por la negativa el señor Durana.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor SANDOVAL.— ¡Habilitemos a Insulza para que vote estos últimos artículos...!

El señor INSULZA.— Estoy pareado.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Hay una cuestión reglamentaria con la votación separada solicitada, que vamos a tener que resolver.

Entonces, vamos a votar las dos...

El señor CHAHUÁN.— ¿Lo explico?

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Perdón?

El señor CHAHUÁN.— ¿Lo explico?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sucede que hay un problema reglamentario, porque al iniciar la discusión hicimos referencia a los artículos que habían sido aprobados unánimemente. Se ha pedido una votación separada, pero ese artículo había sido votado por una-

nimidad.

Entonces, ese asunto reglamentario tiene que ser resuelto, a propósito de la presentación de la solicitud de votación separada.

Senador Chahuán, ¿punto de reglamento?

El señor CHAHUÁN.— Sí, Presidente.

Se puede reabrir la votación con la buena fe de los señores Senadores y de las señoras Senadoras, debido a que cuando usted solicitó que se aprobaran todas las enmiendas unánimes efectivamente había Senadores que no estaban presentes, o no estaban atendiendo.

Por eso le pido que recabe la unanimidad de la Sala para reabrir la discusión; y si se accede a ello, es factible pedir la votación separada. Es un poco apelando a la buena fe de Sus Señorías. Nos quedan dos artículos por votar. Es tan simple como eso.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Para no quedar empantanados en este punto, vamos a resolver las otras dos votaciones que restan; luego de eso veremos si podemos recabar la unanimidad a fin de resolver este asunto.

Perfecto.

Pasamos a la siguiente votación.

Secretario, someta a discusión los dos puntos que están pendientes: los artículos tercero y cuarto transitorios.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, viene una modificación que se introdujo en el segundo informe de la Comisión de Transportes (página 42 del comparado), para incorporar el siguiente artículo tercero transitorio, nuevo:

“Artículo tercero.— Durante los primeros dieciocho meses de vigencia de la presente ley, no será exigible a los conductores adscritos a las EAT el contar con la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6 de esta ley.

“Transcurrido tal plazo, aquéllos deberán poseer dicho instrumento para operar válidamente”.

La indicación respectiva fue aprobada por 2

votos a favor y 1 en contra.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a reiterar: “Durante los primeros dieciocho meses de vigencia de la presente ley, no será exigible a los conductores adscritos a las EAT el contar con la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6 de esta ley”.

Tiene la palabra el Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Presidente, el objetivo de esta norma es nuevamente establecer un sistema de transición lo suficientemente flexible como para que los conductores que hoy día están trabajando con las aplicaciones tengan la posibilidad de ajustarse a este plazo.

Ya tenemos el plazo del reglamento; después está el plazo para sacar la licencia. O sea, existe acá la alternativa cierta para flexibilizar el máximo posible a fin de no afectar con una exigencia mayor, en plena pandemia, en medio de un proceso complejo, y dar todas las facilidades para que ello ocurra.

Así que esa es la finalidad de lo que se plantea.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Vamos a abrir la votación.

Tiene la palabra la Senadora Aravena, y después, la Senadora Órdenes.

La señora ARAVENA.— Tengo una consulta al Ministro, específicamente con relación a lo que dice aquí: “a menos de que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en esta ley”.

Básicamente, cuáles podrían ser los fundamentos para suspender.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senadora Aravena, lo que estamos sometiendo a votación es lo que figura en la pantalla, que dice: “Durante los primeros dieciocho meses de vigencia de la presente ley, no será exigible a los conductores adscritos a las EAT el contar con la licencia profesional a que se refiere el inciso primero del artículo 6 de esta ley”.

Por tanto, si no se aprobara este artículo transitorio -y ahí tiene un punto el Senador Chahuán-, esto regiría en forma inmediata.

Es eso lo que estamos sometiendo a votación: dar un plazo de dieciocho meses para que los conductores procedan a adquirir la licencia profesional que exige la ley.

Vamos, entonces, a someter a votación este punto.

Se abre la votación.

(Durante la votación).

Senadora Órdenes, tiene la palabra.

La señora ÓRDENES.— Gracias, Presidente.

Efectivamente, ese es el objetivo de las disposiciones transitorias. Primero, pasamos de tres a nueve meses, porque tres meses es muy poco. Ya tenemos experiencia en el Senado de otros reglamentos que todavía no ven la luz y que incluso tenían un plazo más acotado. Entonces, quisimos ser realistas: pasar de tres a nueve meses.

Ahora bien, un poco respondiendo también a lo que plantean algunos Senadores, ¿qué sigue en este tiempo? Bueno, hay que hacer un registro. Nosotros no sabemos la magnitud de estas empresas; no conocemos cuántas hay. Evidentemente, existen ciertas proyecciones; pero lo primero es eso.

Precisamente en virtud de ello también surge lo relativo a (entre comillas) cerrar o no el parque. Y lo que estamos votando es el artículo tercero transitorio, que establece que en los primeros dieciocho meses de vigencia de la ley no se podrá exigir el requisito, que establecimos en la ley, de licencia profesional, porque efectivamente les tenemos que dar tiempo a los conductores para que regularicen aquello.

Esa es mi argumentación, Presidente.

Gracias.

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

El señor EDWARDS.— Presidente, por supuesto que acá quienes no participamos de este proyecto tenemos un problema, porque o rige

in actum y no hay ningún tiempo para conseguir la licencia, o habrá un plazo tremendamente corto para la cantidad de personas que tendrían que sacar esta licencia.

No sé si existiría acuerdo -ignoro si puede ratificarlo el Ministro- para aumentar el plazo de dieciocho meses a algo así como treinta y seis o cuarenta y ocho meses, porque son muchos más los años que se van a necesitar para que la gente que hoy día está trabajando en las aplicaciones pueda cumplir con ese requisito, conforme a las tasas que hemos visto en la materia, o sea, a la capacidad del sistema para entregar las licencias.

Claro, esto es mejor que nada, pero no es suficiente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Gracias, Senador Edwards.

Les agradecería a los Senadores presentes que votaran.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— ¿Puedo hacer un comentario?

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

Les reitero a Sus Señorías que procedan a votar.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Solo quiero hacer presente que, además, a los dieciocho meses hay que agregar el año que tenemos de reglamento previo. Entonces, el plazo es un poco más largo, y nuestra estimación es que sí vamos a ser capaces de sacar la licencia de toda esa gente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Les agradecería a los Senadores presentes votar.

Faltan algunos votos de los Senadores que están sentados al medio de la Sala.

El señor MOREIRA.— ¡Preocúpese del Oficialismo!

¡Que vote el Oficialismo!

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¡Estamos esperando a que el Senador Insulza, como buen espartano, marque el pareo...!

El señor LAGOS.— ¡Viene llegando Pablo Neruda...! ¡Tenemos a Neftalí Reyes en la Sala...!

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¡Yo creo vamos a tener que rendirle un homenaje después...!

Haga la consulta de rigor, Secretario.

Nos queda una votación, y después veremos el otro tema pendiente.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el artículo tercero transitorio, nuevo, propuesto por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su segundo informe (20 votos a favor, 2 abstenciones y 1 pareo).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez, Órdenes, Pascual y Sepúlveda y los señores Castro (don Juan), Chahuán, Coloma, Durana, Elizalde, Galilea, Latorre, Moreira, Núñez, Quintana, Saavedra, Sandoval, Sanhuesa y Velásquez.

Se abstuvieron los señores Edwards y Lagos.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Queda aprobado.

Entonces, pasamos a la última votación, y después vamos a ver el tema pendiente.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— A continuación, en la página 43 del comparado, se propone eliminar el artículo cuarto transitorio. Hay que dejar constancia de que la Comisión de Transportes, en su nuevo segundo informe, elimina este artículo, que ella misma había aprobado originalmente en su segundo informe. Es una corrección que hacen.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Chahuán, ¿sobre este punto?

El señor CHAHUÁN.— Es para que lo lean. Lo que pasa es que los Senadores no conocen el texto.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador, vamos a poner el texto en pantalla...

El señor CHAHUÁN.— Eso.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Perfecto.

Senador Edwards.

El señor EDWARDS.— Presidente, no hemos votado el artículo segundo transitorio.

Esa es la decisión que está...

El señor ELIZALDE (Presidente).— Eso es lo que está pendiente, porque se trata de un tema reglamentario, y vamos a hacer una propuesta concreta al respecto. Hemos estado revisando el Reglamento para ver cómo lo vamos a resolver.

Se abre la votación.

(Durante la votación).

Les agradecería a todos los Senadores presentes votar para cumplir con el *quorum*.

El señor CHAHUÁN.— Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Solicito la opinión del Ejecutivo sobre el particular.

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

Y vamos a pedir prorrogar esta sesión...

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Esto es muy simple...

El señor ELIZALDE (Presidente).—... habiendo temas pendientes, hasta total despacho.

¿Habría acuerdo para ello?

Acordado.

Tiene la palabra el Ministro.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Muchas gracias, Presidente.

Habíamos dejado que los temas vinculados con antigüedad iban a quedar en el reglamento. Entonces, por coherencia del texto, el título no tiene sentido si es que estoy pasando estos términos al reglamento.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Sí, efectivamente se halla establecido en condiciones reglamentarias. Pero, por un tema de resguardo, dejaría el texto, porque lo tocante a no exigir antigüedad es justamente una garantía para los conductores. En este caso, independientemente de que el reglamento pueda determinar una condición distinta, creo que es una garantía para ellos.

Por tanto, yo al menos voy a votar en contra.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se va a hacer la consulta de rigor, Secretario.

No hay más solicitudes para usar de la palabra.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se rechaza la eliminación del artículo cuarto transitorio, nuevo, propuesta por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su nuevo segundo informe (12 votos en contra, 9 a favor y 1 pareo).**

Votaron por la negativa las señoras Aravena, Ebensperger y Núñez y los señores Castro (don Juan), Chahuán, Coloma, Durana, Edwards, Galilea, Moreira, Sandoval y Sanhueza.

Votaron por la afirmativa las señoras Órdenes y Pascual y los señores Elizalde, Lagos, Latorre, Núñez, Quintana, Saavedra y Velásquez.

No votó, por estar pareado, el señor Insulza.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se rechaza, por tanto, la eliminación propuesta por la Comisión.

Como se rechazó la eliminación, tenemos que votar ahora...

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Señor Presidente, en la página 43 ustedes votaron lo relativo a la eliminación que propuso la Comisión de Transportes...

El señor ELIZALDE (Presidente).— Hay que votar de nuevo, porque no fue unánime la otra votación.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— No. Ahí se propuso eliminar el artículo cuarto, nuevo. Como se propuso eliminarlo, habría que votar, entonces, el artículo cuarto, nuevo, porque...

El señor ELIZALDE (Presidente).— No. Está aprobado unánimemente.

¿No?

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— No, porque tenía una indicación para eliminarlo.

(Luego de unos instantes).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Se tiene que someter a votación en particular el artículo cuya eliminación se rechazó.

El señor CÁMARA (Secretario General subrogante).— Exactamente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Por tanto, vamos a abrir la votación.

El señor CHAHUÁN.— ¡La misma votación, al revés!

El señor GALILEA.— La misma votación, al revés, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— ¿Podemos aprobarlo con la misma votación, al revés?

El señor MOREIRA.— No.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Ya. Se ha pedido abrir la votación.

En votación.

(Durante la votación y luego de una pausa).

Tenemos que cumplir con el *quorum*.

Yo agradecería, por un tema de *fair play*, que los Senadores que votaron a favor lo hicieran ahora en contra.

La señora ÓRDENES.— Ahora en contra; al revés.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Sí, al revés, porque, si no, no se va a alcanzar el *quorum*.

(Luego de unos instantes).

Vamos a hacer la consulta, para cerrar la

votación.

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

El señor ELIZALDE (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el artículo cuarto transitorio, nuevo, propuesto por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su segundo informe (13 votos a favor y 9 en contra).**

Votaron por la afirmativa las señoras Aravena, Ebensperger, Núñez y Sepúlveda y los señores Castro (don Juan), Chahuán, Coloma, Durana, Edwards, Galilea, Moreira, Sandoval y Sanhueza.

Votaron por la negativa las señoras Órdenes y Pascual y los señores Elizalde, Lagos, Latorre, Núñez, Quintana, Saavedra y Velásquez.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Aprobado, por tanto, el artículo cuarto transitorio, nuevo, que propuso originalmente la Comisión de Transportes en su segundo informe.

Nos queda un tema pendiente.

Vamos a proceder a dar lectura al artículo correspondiente del Reglamento.

(Pausa).

De acuerdo al inciso primero del artículo 125 (por favor, les agradecería que prestaran atención), “Durante la discusión particular podrá también formularse indicación para reabrir el debate acerca de algunas disposiciones, pero solo cuando del estudio de otra aparezca como necesaria dicha reapertura”.

Yo no sé si es el caso, porque no dice relación con otro artículo. Ahora, de todas maneras, si así fuera, el referido artículo reglamentario señala en su inciso segundo que “Esta indicación no tendrá segunda discusión y requerirá para ser aprobada del voto de los dos tercios de los Senadores presentes”.

Tiene la palabra el Senador Chahuán.

El señor CHAHUÁN.— Presidente, basta con que unánimemente podamos reabrir la

discusión; una votación unánime, de buena fe, de los señores y señoras Senadoras para reabrir la votación respecto de una norma. Y hay que decir que efectivamente se ha hecho una tradición acoger aquello.

Entonces, le pido que recabe la unanimidad de la Sala para reabrir la votación respecto del punto en cuestión.

Simplemente eso, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Propongo lo siguiente.

Para que los Senadores se formen una opinión, le daría la palabra a la Senadora Núñez, o al Senador que quiera hablar por la bancada de Renovación Nacional, a fin de que explique la razón por la cual quieren reabrir la votación.

Acto seguido, vamos a hacer la consulta correspondiente.

Les agradecería a los Senadores presentes que por favor presten atención sobre este punto.

Senadora Núñez, tiene la palabra.

La señora NÚÑEZ.— Gracias, Presidente.

El punto es que no sería bueno -creemos nosotros- congelar el parque de ingreso de posibles conductores.

Y voy a pasar a referirme específicamente a la parte pertinente de la norma. Este inciso del artículo transitorio otorga seis meses para que cualquier persona se inscriba en el registro, y después se congela la inscripción por dieciocho meses.

Eso es lo que nosotros no queremos que quede establecido, y por ello solicitamos, a estas alturas, por sentido común, que podamos abrir esa discusión y votar la norma por separado.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Ministro, su opinión, y luego vamos a resolver.

El señor MUÑOZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Gracias, Presidente.

Nosotros pensamos que no conocemos tan bien esta industria, por lo que creemos importante tener un período en el que podamos hacer los análisis correspondientes; requerimos de

un período de congelamiento del parque para poder recibir información, identificar cuál es la situación de la industria y, en base a eso, definir políticas para ser implementadas.

Por eso estimamos relevante estos dieciocho meses de congelamiento del parque.

Recordemos que en el caso de Santiago tenemos un parque de taxis congelados y que, de alguna manera, también hay cierta equivalencia entre lo que estamos planteando y lo que existe ahí.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Chahuán.

El señor CHAHÚAN.— Presidente, quiero señalar simplemente que el congelamiento del parque de taxis obedece a razones distintas.

Unas, por supuesto, se refieren a los temas vinculados con el impacto vial, sí; con los temas de contaminación atmosférica, sí. Pero también porque efectivamente la patente de taxi tiene un valor en sí misma cuando hay un congelamiento del parque automotriz. De hecho, en cada ley sobre congelamiento que se ha dictado -yo he sido autor de algunas de esas normativas- se establece un porcentaje, la facultad de que el Ministerio de Transportes pueda autorizar abrir un 20 por ciento el parque automotriz de taxis en caso de ser necesario.

El transporte por aplicación es una materia sustancialmente distinta, porque no es la actividad formal de una persona, sino que generalmente se trata de un trabajo *part time*, o por temporada, porque está sin empleo, o porque quiere tener un ingreso adicional.

Por tanto, congelar el parque de quienes hoy día conducen en este tipo de servicio tiene una razón completamente distinta al congelamiento del parque de taxis. Por eso nosotros pedimos simplemente que la norma se vote en forma separada desde donde dice: “a menos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones defina fundadamente la suspensión de las inscripciones en el Registro por el plazo que determine, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18 de esta ley”.

¿Por qué señalamos aquello? Porque esto dice relación, primero, con la libertad de emprender, de desarrollar una actividad económica, y segundo, con las atribuciones que uno le está entregando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Es simplemente eso.

Entonces, la razón es sustantivamente distinta.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Edwards, y después, la Senadora Pascual.

El señor EDWARDS.— Presidente, lejos de lo que yo opine, creo que esta es una discusión reglamentaria y no una discusión acerca del fondo. Y me parece que debemos proceder en esos términos, ¡más allá de que ya le tengo pedido el Uber al Ministro para que se vuelva a Santiago...!

(Risas en la Sala).

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Senadora Pascual, tiene la palabra.

La señora PASCUAL.— Muchas gracias, Presidenta.

Quiero señalar algo similar a lo expresado por el Senador que me antecedió.

Creo que el tema no es si amerita o no reabrir la discusión por el contenido de fondo, sino por lo reglamentario.

Lo digo porque hemos sido al menos dos quienes a lo largo de este debate pedimos, fuera de tiempo -así fue argumentado por la Mesa-, votar separadamente una norma, y se nos dijo que no. Hemos terminado la revisión del proyecto, y ahora, sin embargo, se solicita reabrir una discusión y se va a recabar la unanimidad.

Lo único que digo es que no tengo ningún problema si queremos discutir algo, pero ley pareja no es dura. ¿Por qué se abre discusión para unos y no para otros?

Eso.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Bueno, tenemos que resolver lo que se ha planteado.

El Senador Chahuán ha pedido la unanimidad.

(El Senador Insulza mueve la mano indicando su negativa).

No hay unanimidad.

Quiero aclarar que lo relativo a los dos tercios para reabrir el debate de una norma es “sólo cuando del estudio de otra aparezca como necesaria dicha reapertura”, y no es el caso. O sea, el Reglamento se pone en la hipótesis de los dos tercios cuando el debate que se quiere reabrir en relación con una norma tiene efecto o es necesario respecto de otra. Pero aquí estamos hablando de una norma transitoria, y esta no incide en ninguna otra disposición.

Por ejemplo, si hubiéramos votado algo relativo al mero tenedor, provocando un efecto en otro artículo, y se pidiera reabrir la discusión, uno podría decir “bueno, volvamos a debatir todas las disposiciones sobre esa materia”, para lo cual se requerirían los dos tercios.

En este caso no es así, y por consiguiente se necesita la unanimidad, conforme al Reglamento.

Entonces, voy a recabar la unanimidad, y si no...

El señor LAGOS.— ¡Ya dijeron que no!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Estamos en un tema reglamentario.

El señor COLOMA.— ¿Lo recién aprobado no incide en esto?

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Coloma, perdón. Usted tiene más experiencia que yo en esto. Estamos aplicando el artículo 125 del Reglamento, texto que está en su mesa. Este precepto señala: “Durante la discusión particular podrá también formularse indicación para reabrir el debate acerca de algunas disposiciones,” -esto es, reapertura del debate- “pero sólo cuando del estudio de otra aparezca como necesaria dicha reapertura”.

En este caso, se trata de una norma que no tiene relación con otra, porque es una disposición transitoria; por lo tanto, su reapertura no es necesaria para el estudio de otra norma. Si así fuera, se requerirían los dos tercios. No es la hipótesis. Aquí lisa y llanamente se está pi-

diendo apertura de una discusión en relación con algo que se preguntó al principio.

Cuando se dio inicio a la sesión, hice la consulta de rigor. En esto yo quiero ser bien transparente, porque el Reglamento a veces a uno lo perjudica y en otras lo beneficia. Expresamente señalé que estábamos dando por aprobadas las normas que no fueron objeto de cambios en la Comisión, y di lectura al artículo 124 del Reglamento, que dice: “Al iniciarse la discusión particular, el Presidente dará por aprobados todos los artículos o títulos que no hayan sido objeto de indicaciones en la discusión general o de modificaciones en el segundo informe. No obstante, a petición de un Senador y por la unanimidad de los Senadores presentes, podrá acordarse someter a discusión y votación uno o más de estos artículos”. Y esto último no ocurrió en ese momento. Lamentablemente, no sucedió. En esto quiero ser bien claro. Se puede revisar el video, ver cuándo se discutió eso, etcétera.

Voy a darles la palabra de nuevo al Senador Coloma y al Senador Chahuán, y después resolvemos.

El señor COLOMA.— Presidente, dos cosas breves.

Primero, yo quiero dar fe de que usted dijo en su momento lo que acaba de señalar: efectivamente pidió la unanimidad. Quiero despejar eso para que no quede ninguna duda. Fue un error no haber hecho el planteamiento entonces. La petición de unanimidad ahora es por lo mismo. Quiero dejar claro ese punto.

Mi única consulta...

Presidente, lo veo muy concentrado (*el señor Presidente está dialogando con los integrantes de la Mesa*).

El señor ELIZALDE (Presidente).— Disculpe, Senador Coloma.

El señor COLOMA.— Mi única duda es respecto de la aprobación de otra norma.

Recordemos que en la disposición cuarta transitoria se rechazó la eliminación; por tanto, se aprobó su texto, que dice: “Durante los

primeros treinta y seis meses de vigencia de la presente ley, no será exigible la antigüedad máxima de los vehículos de tres años”, etcétera.

Mi consulta es si la aplicación de esta norma no amerita la reapertura de la disposición que ahora estamos viendo, porque me parece que son incompatibles.

Eso es lo que le quiero plantear, Presidente.

Yo respeto la aplicación reglamentaria que usted ha hecho. Está bien. Pero mi punto es si aquello, en el fondo, no hace incompatible ambas normas, lo cual ameritaría someter a votación la eventual reapertura, por esa razón.

El señor LAGOS.— ¡No hay unanimidad!

El señor ELIZALDE (Presidente).— El Senador Coloma plantea otro punto: que la eliminación reciente dice relación con otra disposición. Y ahí se aplicaría el criterio de los dos tercios.

Yo propongo que apliquemos la interpretación -podríamos decir- más benigna de lo que estamos votando, y veamos si hay dos tercios. Si hay dos tercios de los presentes, se hace la votación, y si no, no se procede.

Senadora Sepúlveda, tiene la palabra.

La señora SEPÚLVEDA.— A mí me gustaría que usted, cuando hizo uso del Reglamento, hubiese dado la misma explicación a los dos Senadores que anteriormente pidieron también abrir una discusión. Yo creo que hay una absoluta desigualdad en cómo se abordó la solicitud de dos Senadores antes respecto de otros ahora.

Me parece que usted tiene que dar garantías a todos los Senadores y las Senadoras en esta Sala.

Gracias, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— A ver, ya estamos terminando.

Lo que les pediría a los Senadores para el futuro sería que, iniciado el tratamiento de un proyecto de ley, estuvieran presentes y, en lo posible, presentaran todas estas solicitudes antes de que comience el debate y las votaciones.

El señor LAGOS.— Correcto.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Eso nos sirve de lección para el futuro, porque así se transparenta lo que viene para adelante; de lo contrario, tenemos que andar interpretando el Reglamento.

Y tiene un punto la Senadora Sepúlveda: al final esto no parece ley pareja ni nada por estilo.

Para el futuro, independiente de que uno puede llegar en algunos casos un minuto antes de que se vote, les pediría a las Senadoras y a los Senadores que, previo a iniciarse el debate de un proyecto de ley, si algunos van a pedir votación por separado, que lo hagan presente entonces. Ciertamente, hay casos en que una proposición requiere unanimidad; eso depende de la urgencia. El Reglamento se pone en muchas hipótesis que son complejas.

Tiene la palabra el Senador Chahuán, después el Senador Edwards, y resolvemos.

El señor LAGOS.— ¡Ha hablado todo el rato!

El señor INSULZA.— ¡No hay unanimidad!

El señor CHAHUÁN.— Presidente, no tengo nada más que aportar, sino ratificar lo que usted señaló. Efectivamente, la solicitud de votación separada fue formulada con posterioridad a que diera por aprobadas todas las proposiciones. En todo caso, me parece muy bien que tal petición se haga previo a la discusión de un proyecto, sobre todo si está con “discusión inmediata” y su tratamiento es hasta total despacho.

Sin embargo, quisiera nuevamente solicitarle que requiriera la unanimidad, por un tema de buena fe simplemente, para tener un buen proyecto, si es que es posible.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Senador Edwards.

El señor EDWARDS.— Presidente, debo señalar, antes de que toque la campanilla para dar término a esta sesión, que está en tabla un proyecto calificado con “discusión inmediata” (es el número 3) y también una iniciativa (la

número 4) respecto de la cual en reunión de Comités se acordó que la íbamos a ver hasta su total despacho.

Entonces, me encantaría saber qué va a pasar con eso.

En lo personal, me gustaría que el asunto signado con el número 4 se votara ahora.

El señor MOREIRA.— Eso lo vemos en Comités; no se puede hacer en este momento.

El señor ELIZALDE (Presidente).— Lo que pasa, Senador, es que está terminado el Orden del Día, por la hora. Yo solicité autorización para prorrogar la sesión solo para ver este proyecto.

Además, el total despacho de una iniciativa rige cuando esta se empieza a debatir.

Los Senadores más antiguos pueden corroborar lo que yo estoy señalando.

La señora EBENSPERGER (Vicepresidenta).— Así es.

El señor ELIZALDE (Presidente).— El total despacho se aplica cuando se inicia el debate de un proyecto; pero, si se llega a un punto anterior de la tabla, eso no se puede hacer.

Y efectivamente nos van a quedar tres proyectos pendientes, pero no tenemos cómo resolver esa situación en esta instancia.

Propongo que salgamos del tema que se planteó ahora y no abramos otro. La hora ha sido prorrogada solo para el tratamiento de esta iniciativa.

Tiene la palabra el Senador Castro, y después resolvemos.

El señor CASTRO (don Juan).— Gracias, Presidente.

Yo entiendo que este proyecto ha sido supercomplejo y de poco conocimiento por parte de muchos de nosotros.

Veo lo siguiente.

Al no abrir la posibilidad de votar por separado el punto que está pidiendo el Senador Chahuán, siento que todos los Senadores vamos a ser responsables de dejar sin trabajo a mucha gente. Numerosas personas van a querer hacer uso de esta plataforma para trabajar,

pero, si la congelamos, dejaremos a mucha gente sin esa fuente laboral. Y creo que ese no es el sentido nuestro.

Por eso, a mí me encantaría que se abriera la discusión de la norma que ha pedido el Senador Chahuán, para poder votarla por separado.

Eso, Presidente.

El señor ELIZALDE (Presidente).— El Senador Chahuán ha solicitado recabar la unanimidad.

Voy a hacer la consulta de rigor nuevamente.

¿Habría unanimidad para reabrir...

El señor INSULZA.— No.

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

El señor MOREIRA.— ¡El Gobierno no quiere!

El señor ELIZALDE (Presidente).— Agradecería, en el futuro -lo he conversado con la Senadora Ebensperger, porque ella acostumbra hacerlo así-, tratar de llegar antes del debate del proyecto, en lo posible antes de que se inicie la sesión, porque eso nos evitaría este problema reglamentario, que no aporta a generar el ánimo que todos obviamente queremos respecto de los debates.

No habiendo unanimidad, no se reabre la votación.

Se despacha el proyecto.

Por haberse cumplido su objeto, se levanta 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 Ministra de Minería y al Vicepresidente Ejecutivo de Corfo, pidiéndoles dar respuesta a **PLANTEAMIENTO DE MARIO SCHELLMAN CON RELACIÓN A CONTRATOS DE AMPLIACIÓN DE PLAZOS**

Y CUOTAS DE LITIO, ASIGNADOS POR CORFO A EMPRESAS ALBEMARLE Y SQM.

Al Superintendente de Servicios Sanitarios, solicitándole informar detalladamente sobre **ACCIONES DE FISCALIZACIÓN, PROCEDIMIENTOS SANCIONATORIOS Y MULTAS CURSADAS A EMPRESA AGUAS DE ANTOFAGASTA S.A. DURANTE EL PERÍODO 2020-2022, ASÍ COMO ACCIONES PREVENTIVAS ADOPTADAS PARA EVITAR QUE SE SIGAN PRODUCIENDO CORTES EN EL SUMINISTRO.**

A la Seremi de Salud de Antofagasta, requiriéndole **FISCALIZACIÓN A COMERCIO AMBULANTE EN COMUNA DE ANTOFAGASTA, EN ESPECIAL EN LO REFERENTE A VENTA IRREGULAR DE JUGUETES Y EXPENDIO IRREGULAR DE ALIMENTOS.**

Al Director Regional del Servicio de Impuestos Internos de Antofagasta, solicitándole **FISCALIZACIÓN A COMERCIO IRREGULAR QUE SE CONCENTRA EN SECTOR CENTRO DE CIUDAD DE ANTOFAGASTA.**

Y al Director (S) del Hospital Regional de Antofagasta, pidiéndole informar detalladamente acerca de **ESTADO ACTUAL DE FUNCIONAMIENTO DE SISTEMAS OPERATIVOS DEL RECINTO HOSPITALARIO (DISPOSITIVOS INFORMÁTICOS, MECANISMOS DE VENTILACIÓN, CALEFACCIÓN Y SERVICIOS DE APOYO) ANTE DIVERSAS INFRACCIONES E INCUMPLIMIENTOS COMETIDOS POR EMPRESA CONCESIONARIA.**

Del señor SANDOVAL:

Al Ministro de Vivienda y Urbanismo, recabando antecedentes referidos a **ESTADO DE AVANCE DE PROYECTOS EN ACTUAL EJECUCIÓN ASOCIADOS A SUBSIDIO PARA CONSTRUCCIÓN EN SITIO PROPIO**, y requiriéndole informar sobre **ESTA-**

DO DE AVANCE DE PROYECTOS HABITACIONALES EN COMUNA DE CISNES, REGIÓN DE AYSÉN; ETAPA DE PROCESO DE VENTA A SERVIU DE TERRENO DONDE SE HALLA EMPLAZADO EL PROYECTO DEL COMITÉ EL ENCUENTRO DE LA JUNTA, Y FACTIBILIDAD DE QUE ESTAS INICIATIVAS PUEDAN INCORPORARSE EN PRÓXIMO LLAMADO A POSTULACIÓN, DE ACUERDO A PROGRAMA SOLICITADO.

—Se levantó la sesión a las 20:15.

Daniel Venegas Palominos
Jefe de la Redacción subrogante

