

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 363^a

Sesión 50^a, en martes 8 de septiembre de 2015

Ordinaria

(De 16:22 a 19:59)

*PRESIDENCIA DE SEÑOR PATRICIO WALKER PRIETO, PRESIDENTE;
Y SEÑORAS ADRIANA MUÑOZ D'ALBORA, VICEPRESIDENTA,
E ISABEL ALLENDE BUSSI, PRESIDENTA ACCIDENTAL*

SECRETARIO, EL SEÑOR MARIO LABBÉ ARANEDA, TITULAR

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	<u>Pág.</u>
I. ASISTENCIA.....	2268
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	2268
III. TRAMITACIÓN DE ACTAS.....	2268
IV. CUENTA.....	2268
Acuerdos de Comités.....	2272

V. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de reforma de la Carta, en trámite de Comisión Mixta, que otorga autonomía constitucional al Servicio Electoral (9.840-07 y 10.055-07, refundidos) (se aprueba el informe de la Comisión Mixta)...	2273
Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando las disposiciones legales que indica (10.007-15) (queda pendiente la discusión en general).....	2279
Peticiones de oficios (se anuncia su envío).....	2319

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

- 1.- Oficio de Su Excelencia la Presidenta de la República con el cual solicita el acuerdo del Senado para designar en el cargo de Contralor General de la República al señor Enrique Petar Rajevic Mosler (S 1.830-05).
- 2.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea una asignación de fortalecimiento de la autoridad sanitaria (10.239-11).
- 3.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea el plan de formación ciudadana para los establecimientos educacionales reconocidos por el Estado (10.043-04).
- 4.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que declara como feriado el día 12 de febrero para la Región del Maule con ocasión de conmemorarse la firma del Acta de la Independencia de Chile (9.855-06).
- 5.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que declara feriado el día 8 de septiembre para la Región de Antofagasta (9.611-06).
- 6.- Informe de la Comisión de Agricultura recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece regulación de la actividad apícola, refundido con el proyecto de ley 9.479-01 (10.144-01).
- 7.- Informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que exime de la obligación de efectuar cotizaciones de salud a pensionados mayores de 65 años, facilita la tramitación de prestaciones de vejez y otorga otros beneficios que indica (10.201-13).
- 8.- Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que exime de la obligación de efectuar cotizaciones de salud a pensionados mayores de 65 años, facilita la tramitación de prestaciones de vejez y otorga otros beneficios que indica (10.201-13).
- 9.- Informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando las disposiciones legales que indica (10.007-15).

-
-
- 10.– Informe de Comisión Mixta y oficio de la Honorable Cámara de Diputados con el que aprueba la proposición de dicha Comisión constituida para resolver las divergencias suscitadas durante la tramitación del proyecto de reforma a la Carta que otorga autonomía constitucional al Servicio Electoral (9.840-07 y 10.055-07, refundidos).
 - 11.– Proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico suscrito entre la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República de Perú (10.205-10).
 - 12.– Moción de los Senadores señores Quintana e Ignacio Walker con la que inician un proyecto de ley que autoriza erigir un monumento en memoria del poeta Jorge Teillier en la comuna de Lautaro (10.291-04).

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores (as):

—Allamand Zavala, Andrés
 —Allende Bussi, Isabel
 —Araya Guerrero, Pedro
 —Chahuán Chahuán, Francisco
 —Coloma Correa, Juan Antonio
 —De Urresti Longton, Alfonso
 —Espina Otero, Alberto
 —García Ruminot, José
 —García-Huidobro Sanfuentes, Alejandro
 —Girardi Lavín, Guido
 —Goic Boroevic, Carolina
 —Guillier Álvarez, Alejandro
 —Harboe Bascuñán, Felipe
 —Horvath Kiss, Antonio
 —Lagos Weber, Ricardo
 —Larraín Fernández, Hernán
 —Letelier Morel, Juan Pablo
 —Matta Aragay, Manuel Antonio
 —Montes Cisternas, Carlos
 —Moreira Barros, Iván
 —Muñoz D'Albora, Adriana
 —Navarro Brain, Alejandro
 —Ossandón Irrarrázabal, Manuel José
 —Pérez San Martín, Lily
 —Pérez Varela, Víctor
 —Pizarro Soto, Jorge
 —Prokurica Prokurica, Baldo
 —Quintana Leal, Jaime
 —Quinteros Lara, Rabindranath
 —Tuma Zedan, Eugenio
 —Van Rysselberghe Herrera, Jacqueline
 —Von Baer Jahn, Ena
 —Walker Prieto, Ignacio
 —Walker Prieto, Patricio
 —Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los Ministros Secretario General de la Presidencia, señor Marcelo Díaz Díaz; de Justicia, señora Javiera Blanco Suárez, y de Transporte y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo Echenique.

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

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 16:22, en presencia de 14 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Las actas de las sesiones 47^a, especial, y 48^a, ordinaria, ambas en 1 de septiembre, y 49^a, ordinaria, en 2 de septiembre de 2015, se encuentran en Secretaría a disposición de las señoras y señores Senadores, hasta la sesión próxima para su aprobación.

IV. CUENTA

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

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

Mensajes

Ocho de Su Excelencia la Presidenta de la República:

Con el primero hace presente la urgencia, calificándola de “discusión inmediata”, para la tramitación del proyecto de ley que establece el Sistema Nacional de Emergencia y Protección Civil y crea la Agencia Nacional de Protección Civil (boletín N° 7.550-06).

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

1) El que crea el plan de formación ciudadana para los establecimientos educacionales reconocidos por el Estado (boletín N° 10.043-04).

2) El que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando las disposiciones legales que indica (boletín N° 10.007-15).

3) Sobre probidad en la función pública (boletín N° 7.616-06).

4) El que tipifica como delito los actos de maltrato o crueldad con niños y adolescentes fuera del ámbito de la violencia intrafamiliar (boletín N° 9.179-07).

5) El que modifica las leyes orgánicas constitucionales de Municipalidades y sobre Gobierno y Administración Regional para permitir a los partidos políticos la presentación de candidaturas solo en las regiones donde se encuentren legalmente constituidos (boletín N° 9.924-07).

6) El que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades con el propósito de adelantar la fecha de las elecciones municipales del año 2016 (boletín N° 9.925-07).

Con el último hace presente la urgencia, calificándola de “simple”, para la tramitación del proyecto que modifica la Ley de Tránsito con el objeto de aumentar las sanciones por el no uso de dispositivos de seguridad para menores de edad en vehículos particulares (boletín N° 9.640-15).

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

Oficios

Dos de Su Excelencia la Presidenta de la República:

Con el primero solicita el acuerdo del Senado para designar en el cargo de Contralor General de la República al señor Enrique Petar Rajevic Mosler (boletín N° S 1.830-05), haciendo presente para su despacho la urgencia del inciso segundo del N° 5) del artículo 53 de la Carta Fundamental.

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

Con el segundo manifiesta que no hará uso de la facultad que le confiere el inciso primero del artículo 73 de la Carta Fundamental, respecto del proyecto de ley que modifica el Código Orgánico de Tribunales en materia de distribución de causas y asuntos de jurisdicción voluntaria (boletín N° 9.679-07).

—**Se toma conocimiento y se mandó comunicar al Excelentísimo Tribunal Constitucional.**

Dos del Excelentísimo señor Presidente de la Corte Suprema:

Con el primero informa que el 28 de agosto pasado se ordenó abrir concurso público para proveer el cargo de Fiscal Nacional del Ministerio Público, conforme a lo dispuesto en el artículo 87 de la Constitución Política de la República.

Con el segundo comunica que, por acuerdo del Tribunal Pleno de 28 de agosto último, y dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 92 de la Carta Fundamental, se efectuó la votación para el nombramiento de Ministro del Tribunal Constitucional, resultando elegido el señor José Ignacio Vásquez Márquez.

—**Se toma conocimiento.**

Seis de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el primero comunica que aprobó el proyecto de ley que crea una asignación de fortalecimiento de la autoridad sanitaria (boletín N° 10.239-11) (con urgencia calificada de “simple”).

—**Pasa a la Comisión de Salud y a la de Hacienda.**

Con el segundo señala que aprobó el proyecto de ley que crea el plan de formación ciudadana para los establecimientos educacionales reconocidos por el Estado (boletín N° 10.043-04) (con urgencia calificada de “suma”).

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

Con los dos siguientes comunica que aprobó los proyectos de ley que se indican:

1) El que declara feriado para la Región del Maule el día 12 de febrero, con ocasión de

conmemorarse la firma del Acta de la Independencia de Chile (boletín N° 9.855-06).

2) El que declara feriado para la Región de Antofagasta el día 8 de septiembre (boletín N° 9.611-06).

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

Con los dos siguientes informa que aprobó las proposiciones formuladas por las Comisiones Mixtas constituidas para resolver las divergencias suscitadas durante la tramitación de los siguientes proyectos de ley:

1) El que sanciona el transporte de desechos hacia vertederos clandestinos (boletín N° 7.908-15) (con urgencia calificada de “suma”).

2) El que modifica el Código Orgánico de Tribunales en materia de distribución de causas y asuntos de jurisdicción voluntaria (boletín N° 9.679-07).

—Se toma conocimiento y se mandó comunicar a Su Excelencia la Presidenta de la República para los efectos de lo dispuesto en el inciso primero del artículo 73 de la Carta Fundamental.

Del Excelentísimo Tribunal Constitucional:
Expide copias autorizadas de las sentencias definitivas pronunciadas en las acciones de inaplicabilidad por inconstitucionalidad recaídas en las normas que se enuncian a continuación:

- 1) Artículo 6° de la ley N° 4.287.
- 2) Artículos 387, inciso primero, del Código Procesal Penal y 158 del Código de Procedimiento Civil.
- 3) Inciso segundo del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil.
- 4) Artículo único de la ley N° 20.473.

—Se manda archivar los documentos.

Remite tres resoluciones dictadas en igual número de requerimientos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad respecto de las normas que se indican:

1) Inciso antepenúltimo del artículo 768 del Código de Procedimiento Civil.

2) Dos de ellos recaídos en el artículo 5° de la ley N° 20.285, sobre acceso a la información pública.

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

Del señor Fiscal Nacional del Ministerio Público:

Responde inquietud, planteada en nombre del Senador señor García, acerca de acciones adoptadas por ese organismo en relación con los eventuales vínculos que existirían entre las FARC, el Partido Comunista de Chile y grupos violentistas asociados al “conflicto o cuestión mapuche”.

Del señor Ministro del Interior y Seguridad Pública:

Responde solicitud de información, enviada en nombre del Senador señor Ossandón, acerca de los controles realizados en la Región del Biobío para detectar la conducción bajo los efectos del alcohol.

Del señor Ministro de Obras Públicas:

Remite información, requerida en nombre de la Senadora señora Von Baer, referida a la iniciativa denominada “Conservación Ruta T-720, tramo 2”, en la Región de Los Ríos.

De la señora Ministra de Salud:

Da respuesta a consulta, formulada en nombre del Senador señor Ossandón, en lo relativo a las condiciones de higiene y seguridad de los trabajadores del Transantiago.

De la señora Ministra de Vivienda y Urbanismo:

Remite información, requerida en nombre del Senador señor Navarro, relativa a los siguientes asuntos:

-Proyectos habitacionales en la Región del Biobío.

-Proyectos de integración social en la Octava Región.

Del señor Ministro de Agricultura:

Entrega respuesta a solicitud de antecedentes, expedida en nombre del Senador señor García, sobre eventual inscripción de la raza

“Clavel” de carne chilena en el Sistema Oficial de Registros Genealógicos y de Producción Pecuaria.

Responde petición de información, efectuada en nombre del Senador señor Ossandón, acerca de las medidas consideradas para enfrentar los problemas de distribución de agua potable en la comuna de Ovalle.

Del señor Subsecretario para las Fuerzas Armadas:

Absuelve consultas, planteadas por los Senadores señores Horvath y Letelier, en relación con loteo en el sector costero de Puertecillo, comuna de Navidad.

Del señor Intendente de la Región de Los Ríos:

Atiende solicitud de información, efectuada en nombre de la Senadora señora Von Baer, acerca del estado de avance del Plan Coñaripe, en la comuna de Panguipulli.

Del señor Director Nacional de Gendarmería:

Da respuesta a consulta, formulada en nombre del Senador señor De Urresti, acerca de los cursos de capacitación relativos a derechos humanos impartidos por esa institución.

Del señor Superintendente de Electricidad y Combustibles:

Contesta solicitud de información, expedida en nombre del Senador señor Ossandón, acerca de medidas adoptadas por las empresas fiscalizadas para asegurar suministro eléctrico ante frentes de mal tiempo.

Del señor Director Ejecutivo (S) de la Corporación Nacional Forestal:

Remite, en respuesta a solicitud de información enviada en nombre del Senador señor De Urresti, el documento “Informe nacional de consulta indígena sobre la modificación a la Ley de Fomento Forestal”.

Envía antecedentes, solicitados en nombre del Senador señor De Urresti, relativos a información estadística de bosques.

Del señor Director del Servicio de Salud de Valdivia:

Da respuesta a consulta, formulada en nombre del Senador señor De Urresti, acerca del programa de atención prehospitalaria y centro de sangre Puerto Montt.

Del señor Director del Servicio de Salud Araucanía Sur:

Responde petición de información, efectuada en nombre del Senador señor García, respecto de una paciente de Pitrufuquén que espera interconsulta hace más de un año.

Del señor Director (S) de PROCHILE:

Contesta solicitud de información, expedida en nombre del Senador señor Navarro, relativo a la existencia de facturación electrónica MIPYME.

—**Quedan a disposición de Sus Señorías.**

Informes

De la Comisión de Agricultura, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece regulación de la actividad apícola (boletín N° 10.144-01) (refundido con el boletín N° 9.479-01).

De las Comisiones de Trabajo y Previsión Social y de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que exime de la obligación de efectuar cotizaciones de salud a pensionados mayores de 65 años, facilita la tramitación de prestaciones de vejez y otorga otros beneficios que indica (boletín N° 10.201-13) (con urgencia calificada de “suma”).

De la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando las disposiciones legales que indica (boletín N° 10.007-15) (con urgencia calificada de “suma”).

—**Quedan para tabla.**

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

Oficios

Dos de la Honorable Cámara de Diputados: Con el primero informa que ha dado su aprobación a las proposiciones formuladas por la Comisión Mixta constituida para resolver las divergencias suscitadas durante la tramitación del proyecto de reforma constitucional que otorga autonomía constitucional al Servicio Electoral (boletines N^{os} 9.840-07 y 10.055-07, refundidos) (con urgencia calificada de “discusión inmediata”).

—**Queda para tabla.**

Con el segundo señala que aprobó el proyecto de acuerdo que aprueba el Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico, suscrito entre la República de Colombia, la República de Chile, los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú (boletín N^o 10.205-10) (con urgencia calificada de “simple”).

—**Pasa a la Comisión de Relaciones Exteriores y a la de Hacienda, en su caso.**

Moción

De los Senadores señores Quintana e Ignacio Walker, con la que inician un proyecto de ley que autoriza erigir un monumento en memoria del poeta don Jorge Teillier en la comuna de Lautaro (boletín N^o 10.291-04).

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

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Terminada la Cuenta.

ACUERDOS DE COMITÉS

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— En sesión de hoy, los Comités adoptaron los siguientes acuerdos:

1.— Modificar la tabla de la sesión ordinaria de hoy en el siguiente sentido:

Tratar en el primer lugar del Orden del Día

el proyecto de reforma constitucional que otorga autonomía constitucional al Servicio Electoral (boletines N^{os} 9.840-07 y 10.055-07, refundidos).

En segundo lugar, el proyecto de ley que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros, modificando las disposiciones legales que indica (boletín N^o 10.007-15).

En tercer lugar, la iniciativa que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades con el propósito de adelantar la fecha de las elecciones municipales del año 2016 (boletín N^o 9.925-07).

En cuarto lugar, el proyecto que introduce modificaciones a las leyes orgánicas constitucionales de Municipalidades y sobre Gobierno y Administración Regional para permitir a los partidos políticos la presentación de candidaturas solo en las regiones donde se encuentren legalmente constituidos (boletín N^o 9.924-07).

En quinto lugar, la iniciativa que modifica el texto refundido de las disposiciones sobre nacionalización de extranjeros en los requisitos para obtener la carta de nacionalización (boletín N^o 9.455-06).

En sexto lugar, el proyecto de ley que introduce enmiendas al Código del Trabajo para reducir el peso de las cargas de manipulación manual por parte de los trabajadores (boletín N^o 8.511-13).

En séptimo lugar, la iniciativa que modifica el Código Sanitario para regular los medicamentos bioequivalentes genéricos y evitar la integración vertical de laboratorios y farmacias (boletín N^o 9.914-11).

Y en octavo lugar, el proyecto de ley que introduce enmiendas al Código del Trabajo en lo relativo a la declaración de trabajos pesados (boletín N^o 5.205-13).

2.— Remitir el proyecto de ley que crea una asignación de fortalecimiento de la autoridad sanitaria (boletín N^o 10.239-11), para su tratamiento, a las Comisiones de Hacienda y de Salud, unidas.

3.— Colocar en el primer lugar del Orden

del Día de la sesión ordinaria de mañana el proyecto de ley que crea una asignación de fortalecimiento de la autoridad sanitaria (boletín N° 10.239-11), siempre que se encuentre despachado por las Comisiones de Hacienda y de Salud, unidas, las que podrán informar mediante un certificado.

4.— Rendir homenaje a Radio Cooperativa, por sus ochenta años de existencia, en la sesión ordinaria de 14 de octubre próximo al inicio de la hora de Incidentes.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Señores Senadores, lo que plantearé no se alcanzó a ver en la reunión de Comités, por lo que les pido a los jefes de bancada que pongan atención. En dicha instancia concordamos un orden de tratamiento de proyectos, pero hasta ese momento aún no contábamos con la información de que la Comisión de Trabajo y Previsión Social había aprobado la iniciativa que exime de la obligación de efectuar cotizaciones de salud a pensionados mayores de 65 años, facilita la tramitación de prestaciones de vejez y otorga otros beneficios que indica (boletín N° 10.201-13).

En consecuencia, respetando el orden de los proyectos que ya concordamos, solicito el acuerdo de la Sala para poner en primer lugar de la tabla de la sesión ordinaria de mañana la iniciativa que acabo de mencionar y tratarla antes de los otros proyectos.

¿Habría acuerdo para proceder en los términos descritos?

Acordado.

V. ORDEN DEL DÍA

AUTONOMÍA CONSTITUCIONAL DE SERVICIO ELECTORAL. INFORME DE COMISIÓN MIXTA

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Según lo acordado por los Comités, corresponde tratar el informe de Comisión Mixta recaído en el proyecto de reforma a la Carta

Fundamental que otorga autonomía constitucional al Servicio Electoral, con urgencia calificada de “discusión inmediata”.

—Los antecedentes sobre el proyecto (9.840-07 y 10.055-07, refundidos) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de reforma constitucional:

En segundo trámite, sesión 31ª, en 1 de julio de 2015.

Informes de Comisión:

Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento (certificado): sesión: 44ª, en 18 de agosto de 2015.

Mixta: sesión 50ª, en 8 de septiembre de 2015.

Discusión:

Sesión 44ª, en 18 de agosto de 2015 (se aprueba en general y en particular).

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— Las divergencias suscitadas entre ambas Cámaras derivan del rechazo por parte de la Cámara de Diputados, en el tercer trámite constitucional, de dos enmiendas efectuadas por el Senado.

Una de las discrepancias está centrada básicamente en el quórum que el nuevo artículo 94 bis despachado por el Senado exigiría para aprobar la propuesta que formula Su Excelencia el Presidente de la República para designar a los integrantes del Consejo Directivo del Servicio Electoral.

En el primer trámite constitucional, la Cámara Baja acordó que ese quórum equivaldría a tres quintos de los Senadores en ejercicio, en tanto que el Senado elevó esa exigencia a los dos tercios de sus miembros.

La segunda discrepancia se origina en que nuestra Corporación estimó conveniente establecer que los consejeros en ejercicio no pueden ser reelegidos en sus cargos.

La Comisión Mixta, como forma de resolver las divergencias entre ambas ramas legislativas, efectúa una proposición que consiste en lo siguiente:

1.— Aprobar el texto despachado por el Senado respecto del quórum para designar a los integrantes del Consejo Directivo del Servicio Electoral. La Comisión Mixta adoptó este acuerdo por la unanimidad de sus integrantes, Senadores señores Araya, De Urresti, Espina, Harboe y Hernán Larraín y Diputados señores Andrade, Auth, Chaín, Cristián Monckeberg y Squella.

2.— Aprobar una norma que dispone que quienes están actualmente en funciones no podrán ser propuestos para un nuevo período si con dicha prórroga superan el plazo total de diez años en el desempeño del cargo. La Comisión Mixta adoptó este acuerdo por mayoría de votos. Se pronunciaron a favor los Senadores señores Araya, Espina, Harboe y Hernán Larraín y los Diputados señores Andrade, Auth, Chaín, Cristián Monckeberg y Squella. Se abstuvo el Senador señor De Urresti.

Cabe hacer presente que las disposiciones contenidas en la proposición de la Comisión Mixta requieren para su aprobación el pronunciamiento conforme de los tres quintos de los Senadores en ejercicio, esto es, 22 votos afirmativos.

Finalmente, debo informar que la Cámara de Diputados, en sesión de hoy, aprobó la proposición de la Comisión Mixta.

En el boletín comparado que Sus Señorías tienen en sus escritorios figuran, en la cuarta y en la quinta columna, la proposición de la Comisión Mixta y el texto que resultaría de aprobarse su informe.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— En discusión el informe de la Comisión Mixta.

Tiene la palabra el Presidente de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, Senador señor De Urresti.

El señor DE URRESTI.— Señor Presidente, el origen de esta Comisión Mixta se encuentra en el hecho de que la Cámara de Diputados, en sesión celebrada el 20 de agosto del año en curso, rechazó, en el tercer trámite constitucio-

nal, dos de las enmiendas que en su oportunidad había acordado el Senado.

Nuestra Corporación, por su parte, en sesión celebrada el 1° de septiembre, tomó conocimiento de ese rechazo y procedió a designar miembros de la referida instancia a los Senadores que integran la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

La Comisión Mixta se constituyó el 2 de septiembre y se abocó de inmediato a su cometido.

Las discrepancias entre ambas ramas del Parlamento se centraron en el inciso segundo del nuevo artículo 94 bis y en el inciso final de la disposición transitoria agregada por el Senado.

La primera divergencia se refiere, básicamente, al quórum que se exigirá en el Senado para aprobar la propuesta que formule el Presidente de la República con relación a los integrantes del Consejo Directivo del Servicio Electoral.

En el primer trámite constitucional, la Cámara de Diputados aprobó que dicho quórum equivalga a los tres quintos de los Senadores en ejercicio. Por su parte, nuestra Corporación concordó en que ese guarismo se elevara a los dos tercios de los Senadores en ejercicio.

La Comisión Mixta acordó, por la unanimidad de sus miembros, confirmar el criterio establecido previamente por el Senado. Los parlamentarios de la Nueva Mayoría respaldamos tal planteamiento, a pesar de los reparos que teníamos con la técnica de elevar los quórums constitucionales y rigidizar aún más el texto de la Carta Fundamental, en el entendido de que de esa forma se daba cumplimiento a un acuerdo político que se alcanzó previamente en esta Corporación.

La segunda discrepancia se centró en el inciso final del artículo transitorio de la iniciativa.

Cabe recordar que en el segundo trámite constitucional nuestra rama legislativa aprobó una disposición transitoria que, en síntesis,

establece que los nuevos consejeros que correspondan designar el año 2017 durarán en sus cargos seis y ocho años cada uno, conforme a lo que señale el Presidente de la República en su propuesta.

Asimismo, los nuevos consejeros que correspondan nombrar a partir del año 2021 durarán en sus cargos seis, ocho y diez años cada uno, de acuerdo con lo que determine el Primer Mandatario.

En ambos casos, el Jefe de Estado formulará su proposición en un solo acto y el Senado se pronunciará sobre el conjunto de la propuesta.

En el inciso final de dicho artículo transitorio se establecía que los actuales consejeros no podrán ser reelegidos en sus cargos.

En el tercer trámite constitucional, la Cámara de Diputados rechazó esa última idea.

Como forma y modo de resolver esta discrepancia, la Comisión Mixta aprobó por mayoría (nueve votos favorables y la abstención del Senador que habla) un nuevo inciso final del siguiente tenor: “Quienes están actualmente en funciones no podrán ser propuestos para un nuevo período, si con dicha prórroga superan el plazo total de diez años en el desempeño del cargo.”.

Señor Presidente, el informe de la Comisión Mixta ya fue aprobado por la Cámara de Diputados, y el Senado debiera proceder de igual forma, toda vez que constituye un paso muy importante y fundamental en el propósito de fortalecer el funcionamiento del Servicio Electoral y de nuestra democracia.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Se ha solicitado abrir la votación.

¿Habría acuerdo para acceder a ello?

Acordado.

En votación el informe de la Comisión Mixta.

—(Durante la votación).

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Larraín.

El señor LARRAÍN.— Señor Presidente,

tal como señaló el Presidente de la Comisión Mixta y de nuestra Comisión de Constitución, este proyecto, que es extraordinariamente significativo, había sido objeto de reparos por parte de la Cámara de Diputados en cuanto al acuerdo a que llegó el Senado en el segundo trámite constitucional.

Pienso que la madurez con que se trató la materia que nos ocupa refleja su importancia.

En cierto sentido, esta es una ley “tapón”, pues si no se aprueba no podrán avanzar muchas otras legislaciones (la relativa a la organización de los actos electorales propiamente tales; la orgánica del SERVEL; la de financiamiento de los partidos políticos y de las campañas electorales; la de partidos políticos, etcétera), pues ella es la que va a crear el nuevo Servicio Electoral y a permitir ejercer el control, la supervisión y la fiscalización del funcionamiento de los partidos políticos y de las campañas electorales en aquello que la ley establezca. De manera que su aprobación es absolutamente esencial.

Para dar completa garantía, el acuerdo político a que se refería el Senador De Urresti hacía alusión precisamente a la significación de esta materia, por el control que el Servicio Electoral va a tener sobre los procesos políticos y, adicionalmente, por el tipo de sanciones que podrá proponer. Entre ellas, las que permiten cesar en el cargo a quien haya logrado su escaño a través de un fraude electoral grave; o sea, aquel que incumpla gravemente las normas electorales en materia de financiamiento podrá ser destituido por el referido Servicio.

Eso fue lo que nos llevó a convenir en la necesidad de que para ser nombrado miembro del Consejo Directivo del SERVEL se exigiera un quórum elevado: dos tercios de los Senadores en ejercicio.

Como lo refería quien me antecedió en el uso de la palabra, los representantes de la Nueva Mayoría en la Comisión Mixta, y originalmente en el Senado, tuvieron a bien entender aquel planteamiento y concordar con nosotros,

los parlamentarios de Oposición, en la necesidad de mantener el mencionado quórum.

Es relevante destacarlo, porque en momentos de tanta crispación política de pronto hay aspectos en que con buena voluntad se puede llegar a acuerdos beneficiosos para nuestro país.

Eso nos ha permitido con la Cámara de Diputados, que tenía las mismas reservas e inquietudes, arribar al acuerdo que hoy estamos aprobando y que esa rama del Parlamento ya sancionó.

Es algo muy positivo, pues estamos constituyendo un órgano nuevo, lleno de facultades, con un Consejo Directivo que dará seguridades a todos y que será clave para recuperar la imagen, el prestigio, y para garantizar la ética, la probidad y la transparencia indispensables en la actividad política de Chile.

Señor Presidente, el otro punto motivo de discusión, y que también había sido parte del acuerdo, se relacionaba con la no reelección de los actuales miembros del Consejo Directivo del SERVEL; ello, manteniendo un poco el espíritu de que quienes sean elegidos en este organismo no podrán ser reelectos.

Sin embargo, se hizo presente que algunos de ellos iban a cumplir sus períodos completos y otros no, lo cual implicaba cierta discriminación o un trato desigual, en particular para dos de sus miembros.

En tal sentido, hubo voluntad para modificar el acuerdo solo en ese aspecto, al objeto de no aparecer con una actitud discriminatoria, casi con nombre y apellido, contra dos personas.

Es cierto que ello originó un nuevo debate, esta vez en torno a la modificación del acuerdo existente en la materia.

Muchos sostuvimos que estábamos disponibles para mantener el acuerdo original, pues había que honrar la palabra. Y, en este sentido, yo estaba disponible para que se conservara la norma que establecía que los actuales consejeros no podrían ser reelegidos en sus cargos.

Sin embargo, prácticamente todos los que participaron en el debate, salvo el Senador De Urresti, estuvieron de acuerdo en cambiar dicha norma, porque hacerlo parecía más razonable, más equitativo.

En ese espíritu, y sin entender que se estaba alterando un acuerdo, también dimos nuestro asentimiento.

No hubo votos en contra, y, así, una materia tuvo unanimidad completa y la otra se aprobó prácticamente por unanimidad, pues solo fue objeto de una abstención.

Por las razones expuestas, y dada la importancia de este proyecto de reforma constitucional, vamos a votar a favor. Y esperamos que sea apoyado por la unanimidad de los integrantes del Senado. La jerarquía y la relevancia de la normativa que se propone así lo recomiendan.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.— Señor Presidente, yo más bien quiero hacer una consulta a quienes formaron parte de la Comisión Mixta, porque, estando obligados a votar el informe de esta como un todo, es muy importante saber lo que ocurrió en sus discusiones.

Entiendo que finalmente se aprobó el texto del Senado en cuanto a que el Consejo Directivo del Servicio Electoral “estará integrado por cinco consejeros designados por el Presidente de la República, previo acuerdo del Senado, adoptado por los dos tercios de sus miembros en ejercicio”; y además, a que los consejeros durarán diez años en sus cargos, sin que puedan ser designados para un nuevo período, y se renovarán por parcialidades cada dos años.

El acuerdo de la Comisión Mixta es exactamente igual a la norma que aprobó el Senado.

¿Dónde está la diferencia? Al menos, la única que yo veo radica en que los actuales consejeros, según el texto anterior, no podían ser reelegidos en sus cargos y ahora eso se cambia, pues “Quienes están actualmente en funciones no podrán ser propuestos para un nuevo período, si con dicha prórroga superan el plazo total

de diez años en el desempeño del cargo.”.

Desde mi punto de vista, aquello -y espero que se me entienda bien- no es algo tan sustantivo frente a la importancia y trascendencia que reviste esta reforma constitucional: ni más ni menos que otorgar autonomía constitucional al Servicio Electoral.

Como en el Senado ya había un acuerdo político en el sentido de que los actuales consejeros no podrían ser reelegidos en sus cargos, sin hacer diferencia entre aquellos a quienes les faltaba algún tiempo para completar los diez años, quiero que se nos explique cuáles fueron las razones que se tuvieron en vista para finalmente introducir las modificaciones en comento, que -insisto-, por lo que observo en el boletín comparado, son las únicas que introdujo la Comisión Mixta.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Coloma.

El señor COLOMA.— Señor Presidente, para el buen entendimiento de la legislación en proyecto, debo decir que la situación se produjo básicamente por un problema de quórum en la Cámara de Diputados: en su momento no se reunieron los votos requeridos; por eso la norma pertinente se entendió rechazada. No se trata de que en esa Corporación haya habido una divergencia de vida o muerte. Simplemente, faltaron dos votos -si no recuerdo mal- para aprobar la disposición respectiva.

A veces la Comisión Mixta no debe determinar en función de si uno dice “blanco” y otro “negro”.

Sencillamente -reitero-, en la Cámara Baja existía un acuerdo relativo, pero al faltar dos votos el precepto pertinente se entendió rechazado. Sin embargo, no era algo traumático.

Segundo -y quiero dejarlo claro, pues la cuestión se discutió mucho aquí, en la Sala-, me parece que en la Comisión Mixta se obtuvo un buen acuerdo. Porque, mientras la Cámara de Diputados sostenía el principio de los diez años y el Senado tuvo dudas sobre la posibili-

dad de la reelección, la fórmula que se adecuó es inteligente. O sea, el principio es que nadie puede estar en el cargo más de diez años. Y, adicionalmente, no se impide que quien hoy está ejerciendo como consejero opte a los primeros períodos.

Me parece, pues, que se trata de una buena fórmula, que refleja la utilidad de las Comisiones Mixtas para muchas veces zanjar de buena manera los problemas.

Como esto fue bastante discutido -a uno se le olvida, pero hace pocos días hubo una apasionada sesión-, debo puntualizar que me parece bueno el rol que jugó el Ministro en esta materia. De repente uno analiza su papel en forma crítica, pero a veces también hay que examinarlo de manera positiva. Y yo tengo claro que su intervención en esta oportunidad fue relevante para llegar al acuerdo en comento.

Por eso, señor Presidente, votaremos a favor.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.— Señor Presidente, como se ha dicho acá, la Comisión Mixta se encargó de resolver las dos diferencias que se generaron en la Cámara de Diputados.

En el Senado teníamos un acuerdo más bien político a los efectos del quórum requerido para elegir a los consejeros del SERVEL: dos tercios de los miembros en ejercicio de la Cámara Alta.

Eso sufrió una modificación en la otra rama del Congreso Nacional.

Traigo a colación aquello porque los Diputados de nuestra bancada, de la Democracia Cristiana, nos consultaron sobre el particular, y yo les pedí que facilitaran la implementación del acuerdo adoptado en el Senado. Y me alegra que en el trabajo de la Comisión Mixta finalmente la situación haya quedado tal como se resolvió en esta Alta Corporación.

Según se ha expresado, se arribó a una solución inteligente -lo digo sin pretender agraviar a nadie- frente a la imposibilidad de dos de los

actuales miembros del SERVEL de ser reelegidos el día de mañana. Al efecto, se establece que los consejeros podrán ser designados en la medida que no sobrepasen los diez años de permanencia en el cargo.

Así que, en mi concepto, se trata de una salida equilibrada.

Ahora, lo importante es que este proyecto otorga autonomía constitucional al Servicio Electoral.

Todos sabemos que es una de las primeras iniciativas incorporadas en la Agenda de Probidad y Transparencia.

Y ojalá esto pueda ser de conocimiento público.

Como hemos escuchado voces que cuestionan y manifiestan desconfianza con respecto a las urgencias y los contenidos de estos proyectos, que forman parte de la Agenda planteada por la Presidenta de la República y la Comisión Engel, considero importante que en esta primera etapa se le entregue autonomía constitucional al Servicio Electoral. Y luego vendrá todo lo referente a su capacidad de fiscalización, de control y de sanción.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Pérez Varela.

El señor PÉREZ VARELA.— Señor Presidente, a mi entender, la Comisión Mixta resolvió adecuadamente los dos elementos que se pusieron en su conocimiento: el quórum para elegir a los miembros del Consejo Directivo del Servicio Electoral y la posibilidad de que los actuales consejeros sean propuestos para un nuevo período, siempre y cuando no se superen los diez años en el desempeño del cargo.

Estimo que las dos fórmulas propuestas para zanjar los problemas son adecuadas.

Sin embargo, yo quiero, al igual que el Senador Pizarro, poner énfasis en lo que estamos aprobando como conjunto en el día de hoy.

En la Comisión de Probidad y Transparencia nos hallamos trabajando fuertemente para tener un sistema electoral transparente y fisca-

lizable. Por tanto, todo lo que se ha ido construyendo -que los aportes a las campañas sean públicos; que la estructura de las campañas, tanto de los partidos cuanto de los candidatos, sea pública, en fin- debe tener el correlato necesario de un organismo fiscalizador fuerte y sólido.

Creo que aquí se da el primer paso: declarar que ese organismo, el Servicio Electoral, va a tener autonomía constitucional y, por ende, estará ajeno al debate político o a las influencias gubernamentales. Se establecen criterios para que esa autonomía posea todas las características de tal y, en consecuencia, permita garantizarles a los chilenos que la fiscalización que se realice será objetiva y ecuaníme.

Ese primer paso lo estamos dando esta tarde al posibilitar que en nuestro ordenamiento constitucional exista, tras promulgarse esta reforma, un Servicio Electoral autónomo.

Ahora viene la tarea de establecer las normas propias de funcionamiento del SERVEL, en términos de capacidad profesional, de personal, de logística, de tecnología, para permitirle fiscalizar adecuadamente a todos los candidatos, en cualquier elección futura, como también la acción de los partidos políticos.

Señor Presidente, es bueno seguir insistiendo en aquello -lo hemos planteado reiteradamente-, porque hay un sentido de urgencia: el 11 de abril próximo se inicia el proceso de elección municipal con la inscripción para las primarias y, por lo tanto, con la declaración de patrimonio e intereses de los candidatos que participen en ese proceso y con la definición de aquellos que no lo hagan de la apertura de la cuenta única que deben presentar al SERVEL para los efectos de la fiscalización.

Entonces, reviste mucha urgencia avanzar e ir generando los elementos que nos permitan cumplir cada hito.

Creo que este es un hito que se cumple: la estatuta constitucional del Servicio Electoral, ente que va a jugar el rol clave de fiscalizar.

Todo el país debe saber que habrá un orga-

nismo autónomo que fiscalizará a los partidos y a los candidatos; los recursos que ingresan a unos y otros y la forma como se gastan. O sea, tanto los partidos como los candidatos estarán sujetos a la fiscalización del SERVEL, al escrutinio de este ente autónomo.

Así que, señor Presidente, no solo votamos favorablemente, sino que además destacamos el paso que estamos dando, pues demuestra que, en la idea de tener una institucionalidad que nos permita garantizarle al país elecciones transparentes y fiscalizables, se están registrando los avances necesarios y se ve que estamos construyendo algo indispensable y que constituye un anhelo de la ciudadanía.

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

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Terminada la votación.

—**Se aprueba el informe de la Comisión Mixta (29 votos favorables).**

Votaron las señoras Allende, Muñoz, Lily Pérez, Van Rysselberghe y Von Baer y los señores Araya, Chahuán, Coloma, De Urresti, Espina, García, García-Huidobro, Girardi, Guillier, Harboe, Horvath, Lagos, Hernán Larraín, Letelier, Matta, Montes, Moreira, Ossandón, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Quinteros, Tuma y Patricio Walker.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Estamos avanzando en la Agenda de Probidad y Transparencia.

Tiene la palabra el Ministro señor Eyzaguirre, quien, imagino, agradecerá a la Sala del Senado.

El señor EYZAGUIRRE (Ministro Secretario General de la Presidencia).— Señor Presidente, esta es la primera gran reforma prevista por la Agenda de Probidad y Transparencia.

Les agradezco muchísimo, particularmente a los Senadores -y en especial al Honorable señor De Urresti- que se avinieron a flexibilizar una parte del acuerdo que habíamos tomado acá, en pro de la unidad.

Hemos tenido unanimidad en el Senado y en la Cámara de Diputados, y esto habla bien de la capacidad de ponernos de acuerdo.

¡Muchísimas gracias!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Señor Ministro, estamos avanzando en la Agenda de Probidad y Transparencia. Son varios proyectos de ley. Esperamos sacar los seis que debemos despachar antes de octubre, para que en los próximas comicios municipales tengamos un nuevo sistema que rijan las elecciones populares.

MEJORAS A TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Corresponde iniciar la discusión general del proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros modificando diversas disposiciones legales, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y urgencia calificada de “suma”.

—**Los antecedentes sobre el proyecto (10.007-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 39ª, en 4 de agosto de 2015.

Informe de Comisión:

Transportes y Telecomunicaciones: sesión 50ª, en 8 de septiembre de 2015.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).— Los principales objetivos de este proyecto son modernizar el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros; incorporar nuevos modos de transportes, como tranvías, teleféricos y ascensores; ampliar el objeto social de Metro S.A. a la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses; hacer aplicable la ley N° 20.720, que sustituye el ré-

gimen concursal vigente por una ley de reorganización y liquidación de empresas y personas, a las empresas de transporte público remunerado de pasajeros, y perfeccionar el rol de la Superintendencia del ramo.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones discutió la iniciativa solo en general y sancionó la idea de legislar con los pronunciamientos a favor de los Honorables señores Girardi, Letelier y Matta y el rechazo de los Senadores señores Allamand y Ossandón.

Cabe tener presente que el artículo 3° duodécimo, contenido en el N° 6 del artículo 4°, reviste carácter orgánico constitucional y requiere 21 votos para su aprobación.

Por otra parte, el artículo 2° del proyecto es de quórum calificado, por lo que exige 19 votos para ser acogido.

El texto propuesto se transcribe en el primer informe y en el boletín comparado que Sus Señorías tienen a su disposición.

Nada más.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Le damos la bienvenida al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo.

Estamos esperando a algunos señores Senadores.

Se suspende la sesión.

—Se suspendió a las 17:02.

—Se reanudó a las 17:02.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Continúa la sesión.

En discusión general.

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

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— No hay acuerdo, Su Señoría.

Tiene la palabra el Honorable señor Girardi.

El señor GIRARDI.— Señor Presidente, esta es una iniciativa que reviste la mayor importancia desde el punto de vista de la construcción de una sociedad y una ciudad más equitativas. Estamos haciendo referencia al transporte público de superficie, que diariamente traslada la mayor cantidad de personas a sus trabajos.

Es un sistema que enfrentó, como bien se sabe, múltiples problemas en el pasado, mas quiero afirmar muy claramente, por lo menos, que ha registrado un sostenido mejoramiento. Y el Transantiago, como todos los de su tipo en el mundo, necesita un subsidio. Este último asciende a un cuarenta por ciento, muy por debajo de los estándares de los demás, ya que en el Reino Unido, por ejemplo, se acerca incluso al sesenta o al sesenta y cinco.

El Transantiago demanda un apoyo en el sentido de integrarlo en una política de ciudad que hoy día no existe. La gran mayoría de los habitantes de la Región Metropolitana no se desplazan en auto, sino en el transporte público, ya sea en el Metro o en la superficie, y una cantidad importante de ellos recurren a una combinación de uno y otro, lo que evidentemente ha ido avanzando y se ha extendido en los últimos años.

En la Comisión discutimos largamente acerca de cómo poder fortalecerlo, pues creemos que es representativo de una mayor equidad, en la medida en que el transporte de superficie es el que traslada a los más pobres. No son los chilenos de bajos ingresos los que andan en auto. Y por eso es que estamos haciendo referencia a políticas muy progresivas, ya que estos subsidios, cada vez que se entregan, se hallan muy bien focalizados en las personas de menores recursos.

Ahora, tenemos que ir resolviendo un problema estructural al mismo tiempo que contemplamos la medida justamente para que no aumente la tarifa. Deseo consignar que una parte de lo destinado al Transantiago no va siempre a mejorar la calidad del funcionamiento: una proporción muy importante financia el

transporte escolar y otra, también relevante, obras de infraestructura del Metro. Por lo tanto, solo una fracción se dirige al transporte de superficie.

¿Cuál es la cuestión que se plantea? Hoy día, los automóviles, que constituyen un medio de locomoción tremendamente regresivo, están ocupando las calles, en las que debiera configurarse un privilegio de vía para el transporte público, y en tanto no actuemos sobre los vehículos particulares y no existan desincentivos, como un sistema de tarificación vial y una disminución de estacionamientos en las áreas más congestionadas, particularmente en las comunas del hipercentro, difícilmente vamos a poder mejorar el Transantiago.

Sin embargo, al mismo tiempo de avanzar en esa materia, tenemos que generar una política de infraestructura. El sistema requiere una infraestructura como la de calles exclusivas precisamente para privilegiar a quienes usan el transporte público.

Todas estas acciones fundamentalmente demandan que hoy día renovemos el subsidio y lo fortalezcamos para avanzar. De no hacerlo, vamos a enfrentar un problema grave, cual es el del aumento de tarifas para los chilenos de menores recursos, quienes son los usuarios del Transantiago.

Por eso es que la Comisión ha discutido estos aspectos. Hemos invitado a los principales expertos en transporte de la Universidad de Chile, de la Universidad Católica, de la Universidad Diego Portales, de distintas instituciones técnicas y académicas.

Lo que quiero consignar es que no existe ninguna duda, sino un consenso absoluto en el sentido de que debe contemplarse un subsidio para el Transantiago. Evidentemente, los que plantearon algún día la posibilidad de desarrollar un sistema de transporte público sin contemplar esa medida estaban cometiendo un grave error, del cual el conjunto de los habitantes de Santiago finalmente fue víctima. Es parte de los problemas de diseño que presentó el

sistema. Hoy día, ninguno de los conocedores del asunto abriga interrogante alguna respecto a la necesidad de avanzar en la materia.

Hemos desarrollado un trabajo conjunto con los especialistas porque no solo queremos adelantar en el fortalecimiento del subsidio al Transantiago, sino también en una línea que sea parte de una política más integral de mejoramiento, como ya señalaba. Por ejemplo, además de la infraestructura para buses o de las autopistas exclusivas, cabe avanzar en que los terminales sean expropiados para favorecer la competencia y para que ningún actor se encuentre en una situación monopólica ante alguna futura asignación en nuevas licitaciones.

Al mismo tiempo, nos hemos planteado los desafíos que tienen que ver con la modernización de las tecnologías. Este es un aspecto que va a cambiar muy rápidamente. En especial, necesitaremos contar con buses cada vez menos contaminantes y de mejor calidad para desincentivar el empleo del auto particular y favorecer la utilización del transporte público.

Uno de los puntos que han sido parte de la discusión y que evidentemente tendremos que tratar en particular es que el Metro de Santiago asimismo pueda participar en la gestión del sistema público de superficie. Ello evidentemente constituye una cuestión debatible, pero a mí me parece que sería una muy buena iniciativa -no es algo compartido por toda la Comisión y ha generado controversia- y que sería muy importante una gestión tipo Metro en la materia.

¿Y por qué lo digo? Porque uno de los aspectos que sería posible resaltar y valorar es cómo ese medio ha podido gestionar un sistema de transporte que evidentemente tal vez presenta menos complejidad que el de superficie, mas sería muy importante que en el futuro igualmente interviniera en relación con este último para establecer un estándar de calidad de servicio que obligase a los demás prestadores, a las demás empresas, a lograr otro tanto.

Hoy día hemos construido un modelo totalmente integrado del Metro y del bus de super-

ficie. Tan así es que el primero solo es viable gracias al transporte público.

Algunos preguntan por qué no desarrollamos solo el Metro. Primero, un kilómetro de línea importa un costo de cerca de 110 millones o 120 millones de dólares. Pero la cuestión radica en que si construimos solo en ese ámbito, ello no tiene ninguna posibilidad de éxito, porque dicho medio se halla indisolublemente ligado, como nosotros al oxígeno, al transporte público como integrador, como alimentador.

Pensamos avanzar mucho más en la integración del bus con el Metro, pero también de redes de ciclovías con uno u otro medio, y generar de verdad un enfoque más sistémico en lo referente al Transantiago.

Sin embargo, ninguno de estos perfeccionamientos, ninguna de estas alternativas futuras de un mejor sistema de transporte público, van a ser viables si el Senado les niega a los habitantes de Santiago la posibilidad de que se mantenga y mejore el subsidio, y, por razones que diría que no son de aquellas que ponen en el centro el bien común de la ciudad, que priorizan a los chilenos más pobres, de que eventualmente se decidiera -creo que no va a ser así- rechazar su otorgamiento.

Por lo tanto, como esta es una discusión general, me parece razonable respaldar la idea de disponer el subsidio; de no permitir que finalmente, si la medida no es resuelta, la gente tenga que pagar de su propio bolsillo el aumento del costo del Transantiago. Se trata de una condición necesaria, no suficiente, para poder avanzar en las determinaciones de fondo que requiere este último.

El Transantiago se encuentra en una estación intermedia. No ha llegado al puerto definitivo. Quedan muchos aspectos que es posible desarrollar. Podemos lograr un mejor sistema de transporte público, pero evidentemente depende de la voluntad del Congreso y del Ejecutivo avanzar para cumplir con estas expectativas.

He dicho.

El señor PROKURICA.— ¿Y cuándo se llegará a puerto?

El señor GIRARDI.— Luego.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Puede intervenir el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.— Señora Presidenta, parto por manifestar que el debate que hemos sostenido respecto de un subsidio al transporte público ha sido de larga data en esta Corporación. No es la primera vez que tratamos el asunto, y al final ello siempre se transforma en una discusión acerca del rol que el Estado tiene que jugar en relación con un servicio esencial y de si es o no adecuado un subsidio permanente de su parte.

Hasta la Administración anterior, la postura constante de las bancadas de la Alianza era la de oponerse a cualquier medida de esta índole. Así sucedió varias veces cuando el Gobierno de turno estimaba pertinente solicitar fondos adicionales para una actividad fundamental en el buen funcionamiento de las distintas ciudades o de zonas urbanas y rurales.

En el último año del período del Presidente Piñera se nos representó la necesidad de otorgar recursos extraordinarios del orden de mil 500 millones de dólares para poder financiar diferencias y el déficit del Transantiago, y como una forma, además, de considerar infraestructura capaz de mejorar el servicio y su manejo. En esa oportunidad se planteó, por supuesto, que el famoso “efecto espejo” significaba un monto de 750 millones de dólares para el Transantiago y de otros 750 millones para las regiones.

Se estableció ahí un panel de expertos, que es el que determina, de manera autónoma, cuándo se eleva el valor del pasaje. De acuerdo con la información proporcionada, corresponde un incremento de un poco más del cinco por ciento, lo que significa de 30 a 35 pesos.

Durante el Gobierno anterior, cuando se originó la situación, inmediatamente se señaló que se precisaba un subsidio y que un aumento de tal naturaleza no se les podía traspasar a los

usuarios en circunstancias de que el servicio no era lo adecuado y eficaz que todos deseamos. De manera que se generó un déficit que se fue cubriendo con los recursos entregados.

Entiendo que el estudio de una evaluación externa pedida a expertos internacionales fue remitido a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y concluye en la necesidad de acrecentar los recursos. A eso obedece la presentación del proyecto de ley en debate.

Es bueno recordar que los habitantes del país han recibido una serie de beneficios desde la creación del subsidio: los estudiantes pueden viajar con tarifa rebajada, el transporte regional se ha fortalecido, la conectividad ha mejorado y se ha invertido mucho en infraestructura.

Las cifras que se incluyen en el informe son bien contundentes, en realidad: hay 3 mil 332 servicios con rebaja de tarifas; 559 servicios de conectividad para zonas aisladas; 640 servicios de transporte escolar, que benefician a 42 mil niños principalmente en zonas rurales, y 350 buses renovados a través del programa “Renueva tu micro”.

Y así, sucesivamente.

Se está pidiendo un nuevo subsidio, que lógicamente se destina al transporte público y a distintas zonas. No cabe duda de que un aumento de las tarifas, en este caso, no sería lo más adecuado ni lo más oportuno.

En el Transantiago se registra un déficit que ha sido creciente. Las cifras han vuelto a niveles como los de hace tres o cuatro años, del orden de un 20 o un 25 por ciento de evasión, y eso indudablemente genera un impacto mucho más permanente en el sistema de financiamiento.

Quisiera rescatar algunos de los aspectos mencionados por el Presidente de la Comisión, que tienen que ver con las mejoras al transporte público remunerado de pasajeros:

-En la propuesta se entregan facultades para el mejoramiento de infraestructura.

-Se buscan modificaciones para perfeccio-

nar la administración y operación de los contratos de concesión del uso de vías.

-Hay ajustes respecto del régimen concursal y de la reorganización y liquidación de empresas y personas del sistema.

-Se pide la ampliación, como se planteó anteriormente, del objeto social del Metro.

Este último sin duda constituye una entidad importante y muy reconocida y evaluada a lo largo del tiempo como uno de los ejes estructurantes del sistema de transporte capitalino, que entrega continuidad, regularidad, seguridad y calidad, aun cuando ello, por el exceso en las horas punta, muchas veces se ve empañado por la afluencia extraordinaria de pasajeros. Resulta indiscutible que, en esa condición y frente al caso complejo de operadores privados que no siempre cumplen con los contratos de concesión, perfectamente podría asumir la operación del transporte de superficie en situaciones especiales.

Ello podría no solo solucionar un problema que ya se ha generado en algunos momentos en el Transantiago, sino también transformarse en un referente mucho más objetivo para los efectos de que el sistema pudiera saber qué está pasando con la operación de los privados en las otras áreas concesionadas. Es decir, se podría contar con un referente, desde el punto de vista técnico, de operación y de costo de una empresa como el Metro, perteneciente al Estado, que asimismo pudiera establecer parámetros mucho más objetivos para la fiscalización y la supervisión de los operadores del sector privado.

Esa es la razón por la cual se plantea la ampliación del objeto social del Metro. Sin duda, puede ser discutible, pero creo que es necesario mirar esto con amplitud de criterio, buscando lo mejor para un sistema de transporte público integrado que en algunos aspectos ha mejorado, que en otros no ha sido todo lo eficiente que hemos querido, y que se ha visto sometido también a una serie de críticas y de quejas por parte de los usuarios cuando no cumple con su

cometido.

Hay otro elemento que se incorpora en este proyecto de ley, igualmente ya discutido acá, y que tiene que ver con la entrega de un bono de 5 UTM para los taxis colectivos en los años 2015, 2016 y 2017. Esto se relaciona más con lo que significa, no una indemnización, pero sí una reparación, en la medida en que este sector no puede descontar el impuesto específico de los combustibles, por lo que se le entrega un beneficio que ya ha sido otorgado en años anteriores.

Es un tema -reitero- que ha estado en la discusión, y es algo muy sentido por el gremio. No hay que olvidar que los taxis colectivos son una parte del sistema de transporte público, sobre todo en ciudades intermedias, de regiones, donde constituyen la base del transporte de pasajeros. Por lo menos en las ciudades intermedias de la mayoría de las regiones esto es una realidad. Y entonces, por el problema que tienen de no poder recuperar el impuesto específico aplicable a los combustibles, se ha buscado este mecanismo de compensación.

Señor Presidente, estamos discutiendo en general un asunto relevante que hemos analizado varias veces en el Senado.

Creo que impedir, a través del subsidio que se concede, que no aumente la tarifa, por el déficit que hoy existe en el sistema de transporte público en las comunas de la provincia de Santiago y en otras como las de Puente Alto y San Bernardo, es algo positivo.

Por esa razón, vamos a respaldar en general el proyecto, esperando que en la Comisión los planteamientos que aquí se han formulado sean atendidos.

He dicho.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Tuma.

El señor TUMA.— Señora Presidenta, la iniciativa legal en estudio introduce mejoramientos al sistema de transporte público de pasajeros y ha sido remitida por el Ejecutivo al Congreso Nacional con el objeto de que se

apruebe un incremento sustantivo en el monto total del subsidio.

De acuerdo a lo informado por el Panel de Expertos, entidad autónoma del Ministerio de Transportes que determina las tarifas del Transantiago, procedería incrementar el valor del pasaje en un 5 por ciento, lo que significa un aumento de 30 pesos.

Ante esta situación, y conforme a lo que ha sido la política del Ministerio de Transportes y del Gobierno en esta materia, se requiere continuar mejorando la calidad del servicio, así como mantener las tarifas para los efectos de no producir un alza o un incremento en el gasto de los pasajeros, especialmente de los sectores más vulnerables, que son los que transitan y se mueven a través del Transantiago.

Quiero destacar que este tema se viene arrastrando desde hace bastantes años. El recuerdo que tenemos de las micros amarillas, en verdad, es parte del pasado. Alguien podría decir: “Mire, es que el servicio de transporte público nunca debió haberse transformado”. Yo creo que fue una gran idea, aunque mal ejecutada. Sin embargo, nuestra responsabilidad y la responsabilidad de todos los gobiernos es hacer mejor las cosas, es atender las demandas de los ciudadanos. Y qué duda cabe de que el transporte está entre las principales prioridades de la ciudadanía. Están el techo o vivienda, la alimentación, el trabajo, la seguridad, la salud, la educación, y el transporte.

Por lo tanto, atender de mejor manera el transporte público es una prioridad de primera magnitud para cualquier gobierno.

Como parlamentario de región, siento que en los últimos años los Gobiernos han mostrado gran preocupación por el transporte del Área Metropolitana de Santiago. No obstante, a raíz del fondo espejo ha sido posible ir mejorando de manera sustantiva algunos sectores de regiones que de otro modo no habrían tenido ninguna oportunidad de lograr avances en materia de conectividad. Me refiero, en concreto, a los subsidios al transporte para los sectores

rurales, que valoro, pero que -debo decirlo con franqueza- son absolutamente insuficientes en regiones como la de La Araucanía, donde tenemos los más altos índices de pobreza y de ruralidad. Allí hay una cantidad de kilómetros y de caminos por recorrer que no se pueden cubrir con los subsidios que se están entregando.

Ahora bien, este proyecto permite adicionar recursos, también para las regiones, por 60 mil millones de pesos durante los años 2015, 2016 y 2017, y de alrededor de 130 mil millones de pesos desde el 2018 hasta el 2022. Las regiones no soñaban con esto. Si no hubiese sido por el Transantiago, ¡jamás hubiésemos recibido estos recursos!

Justamente los parlamentarios de regiones condicionamos la aprobación del presupuesto para dicho sistema, indispensable para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la capital, con el objeto de que se considerara un fondo espejo para atender las carencias existentes en las regiones. En ese sentido, para ellas esta es una tabla de salvación que les permitirá incrementar los recursos, siempre escasos, a fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y la calidad del transporte público de sus provincias, en especial en las zonas rurales.

Pero también quiero señalar, a propósito de estas últimas, que resulta un poco injusto cómo se halla diseñado el sistema de subsidio para el transporte en la Región Metropolitana respecto de las demás regiones. Se requiere establecer criterios de equidad territorial que ahora no están presentes.

La diferenciación de 50 kilómetros para la aplicación del subsidio al transporte público se puede entender en las zonas metropolitanas, para evitar el subsidio a viajes interregionales, pero ese criterio representa un castigo para los estudiantes y familias de las zonas rurales, toda vez que, en el caso de La Araucanía, que cuenta con la mayor red de caminos rurales, 22 de sus 32 comunas se encuentran a más de 50 kilómetros de la capital regional.

Por lo tanto, el subsidio de un tercio del

valor del pasaje que pagan los estudiantes de Santiago no les llega, no les alcanza, no les favorece a los estudiantes de regiones, que deben pagar el 70 por ciento del valor de la tarifa, en contraste con el tercio -repito- que se desembolsa en la capital.

Por eso, hay que crear mecanismos que establezcan criterios de equidad territorial. Debemos levantar el castigo a la conectividad que afecta a las zonas rurales, especialmente a sus estudiantes y, por qué no decirlo, también a sus adultos mayores.

Desde ese punto de vista, quiero plantear acá la necesidad de atender las demandas de los sectores más alejados de las capitales regionales, en particular de las comunas rurales. En La Araucanía tenemos a Collipulli, ubicada a 94 kilómetros de distancia de Temuco; Cuncó, a 57; Curacautín, a 117; Curarrehue, a 148. Y podría seguir leyendo: Lonquimay, Los Sauces, Lumaco, Melipeuco, Purén, Renaico, Saavedra, Teodoro Schmidt, Toltén. Todas ellas, y otras, están marginadas de recibir este beneficio, que sí obtienen estudiantes de poblaciones de la Región Metropolitana y de otras emplazadas a menos de 50 kilómetros de los centros de servicios estudiantiles.

Temuco, señora Presidenta, que es capital regional y sede de universidades e instituciones profesionales y técnicas, concentra la mayor oferta de educación media, pública y privada, humanista y técnico-profesional. ¿De dónde proviene el crecimiento de la población estudiantil en esa ciudad? Precisamente de las comunas rurales.

En ese sentido, creo que este proyecto les da a las regiones la oportunidad de tener una ley espejo que les permita recibir un subsidio equivalente a lo que están recibiendo los estudiantes en la Región Metropolitana.

Por lo tanto, señora Presidenta, con entusiasmo voy a votar favorablemente el proyecto. Y espero que sean acogidas las demandas de mayor justicia y equidad social en el transporte rural para los estudiantes de La Arauca-

nía y de todas las regiones del país.

He dicho.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Allamand.

El señor ALLAMAND.— Señora Presidenta, quiero partir con una reflexión hacia la Honorable Sala.

Muchas veces nos preguntamos por qué está tan desprestigiada la política, por qué está tan desprestigiada esta Corporación, por qué está tan desprestigiada la Cámara de Diputados.

Creo que lo que está ocurriendo acá es la mejor demostración de cómo contribuimos a ese desprestigio: estamos hablando del mayor desastre de las políticas públicas chilenas, y resulta que estamos analizando cómo poder salir de ese desastre en una Sala virtualmente vacía, en la que, simplemente, no contamos con la presencia de nuestros Honorables colegas, quienes seguramente están cumpliendo tareas mucho más importantes que esta.

El Transantiago es obra de los Gobiernos de la Concertación. En él nada tiene que ver la Oposición. Y es la política pública más fracasada de que se tenga recuerdo. Han transcurrido ocho años, y los mismos que generaron esta política fracasada vienen ahora a este Senado, y antes a la Cámara de Diputados, sin ninguna solución bajo el brazo, simplemente a solicitar que se aumente un ya exorbitante subsidio.

Partamos por desmitificar.

Aquí se sostiene que lo que hoy estaría en discusión es el hecho de subsidiar o no el transporte público. ¡Nada más falso, señora Presidenta! Los únicos que en el último tiempo propusieron que el sistema de transporte público no tuviera subsidio fueron, ni más ni menos, los que diseñaron el Transantiago.

Esto me recuerda las palabras del ex Presidente del gobierno español Felipe González, quien a uno de sus Ministros le señalaba que era un genio para resolver los problemas que él mismo había creado. Hoy nos encontramos con que muchos de los asesores directos del Ministerio de Transportes son, ni más ni me-

nos, los “genios” que idearon este sistema fracasado.

Y aquí se nos viene a decir, después de ocho años, que se requiere aumentar el subsidio.

Pero preguntémosnos:

¿Estamos aumentando el subsidio a un servicio que funciona bien?

¿Está aumentando o disminuyendo el número de pasajeros que transporta el Transantiago todos los años?

Está disminuyendo.

¿Están aumentando o disminuyendo los tiempos de viaje?

Están aumentando.

¿Está disminuyendo o aumentando la evasión?

Está aumentando.

Y el déficit este año ha alcanzado el récord respecto de todos los anteriores. Es decir, hemos logrado una marca histórica.

Y ahora se nos solicita, con una irresponsabilidad que no es coherente con esta Corporación, que a un sistema que funciona de esta manera le sigamos tirando una cantidad de dinero absolutamente obscena, sin que este proyecto de ley contenga una sola solución a los problemas del Transantiago.

¿Qué nos han dicho los expertos que han asistido a la Comisión de Transportes?

Han dicho, por ejemplo, que para que el Transantiago pueda funcionar un poco mejor es necesario aumentar su infraestructura, fundamentalmente en corredores exclusivos: vías solo buses o vías exclusivas.

Señora Presidenta, no existe por parte del Gobierno ningún plan conocido que señale cómo y cuánto va a aumentar y cuánto va a costar esa infraestructura.

Aquí se ha hablado del Metro. Nadie está planteando que tenga que sustituir a los buses, pero sí hay que dejar constancia en esta Sala, señora Presidenta, de que este Gobierno va a tener el récord que no ha tenido ningún otro desde los años noventa. ¡Fíjese que no va a aportar ni un kilómetro nuevo a la red del tren

subterráneo! Simplemente, va a completar los proyectos que venían de la Administración anterior y va a licitar, al final de su período, una pequeña extensión de 6 kilómetros para que se empiece a construir en el próximo.

Señora Presidenta, tenemos 100 kilómetros de Metro y estamos construyendo 78 kilómetros más. Y todos los expertos afirman que debíamos aumentar la red en al menos 100 kilómetros en un plazo de diez años. Sin embargo, no hay ninguna propuesta pública de este Gobierno que indique cuánto va a incrementarla.

Además, todos los expertos indican que para que el sistema pueda funcionar medianamente bien se requieren zonas de prepago. Desafío al señor Ministro de Transportes a que diga cuántas, cómo y quién va a construir las que el sistema necesita para funcionar.

No lo va a poder contestar, señora Presidenta, porque no lo sabe. Cada vez que lo hemos preguntado en la Comisión, todos los asesores miran hacia el techo y no ofrecen ninguna respuesta.

¿Qué ocurre con los paraderos? ¿Ustedes han visto el desastre que son los paraderos del Transantiago?

¿Hay alguna propuesta del Gobierno respecto a cómo mejorarlos?

¡Absolutamente ninguna!

Ayer en la Comisión hubo consenso en cuanto a que, de los 6 mil 200 buses que tiene el Transantiago, 2 mil deberían salir hoy de circulación.

¿Sabe usted, señora Presidenta, cuál es el promedio de panas de los buses del sistema? ¡El 25 por ciento de la flota!

¿Hay alguna propuesta del señor Ministro de Transportes en que se mencione cómo se las va a arreglar para tener que sustituir, en el corto plazo, el 30 por ciento de la flota?

Porque aquí se plantea, otra vez equivocadamente, que el problema se va a solucionar cuando se reliciten los contratos.

¡Pero los contratos se relicitan entre el 2017

y el 2022!

Y yo pregunto: ¿qué les vamos a decir a los santiaguinos entre el 2015 y el 2017: que la tasa de panas va a pasar del 25 al 40 por ciento, que el 30 por ciento de los buses que hoy deberían ser retirados van a seguir funcionando?

¿Cuáles son las propuestas que tiene el Gobierno para venir a solicitarle a este Parlamento un incremento en el subsidio superior a los 150 millones de dólares, que se suman a los 650 millones que ya gastamos en la actualidad?

Señora Presidenta, ¡esta es una irresponsabilidad completa!

En ningún parlamento del mundo, frente al mayor fracaso en las políticas públicas de un país, se estaría simplemente, sin ninguna medida de corrección concreta, sumándole a un subsidio, que está absolutamente mal utilizado, una cantidad enorme de recursos.

Todo el mundo dice: “Es que hay que evitar que suban las tarifas”. ¡Pero qué extorsión es esa! Lo que se está expresando es: “Señores del Senado, sean tan irresponsables como lo fueron otros en la Cámara: hagan un cheque en blanco y no condicionen estos recursos a ninguna mejoría específica del sistema. ¡A ninguna! Simplemente, tiren esta plata adicional, porque, si no, habrá que subir las tarifas”.

Yo pregunto, señora Presidenta: ¿es esa la manera correcta de hacer políticas públicas? ¡Para qué existe entonces el Panel de Expertos! Hace ocho meses que la tarifa debió ajustarse y todavía no se ajusta. ¡Para qué tener esa entidad técnica si, en definitiva, todo queda al amañó y al manejo político de la autoridad!

Pero, aun admitiendo que sería importante que no subieran las tarifas del Transantiago, ¿es razonable que se le venga a plantear a este Congreso un subsidio de esta naturaleza, sin que exista, señora Presidenta, una sola medida de las que plantean todos los técnicos como necesarias para mejorar el Transantiago?

Entonces, ¡cómo no vamos a estar despres-

tigiados! ¡Cómo no vamos a recibir el rechazo de la ciudadanía!

Unos “genios” inventaron un sistema que le ha costado al país una infinita cantidad de recursos, y ocho años después, cuando cada vez funciona peor, cuando cada vez sufre mayor evasión, cuando cada vez produce más déficit, cuando cada vez tiene menos pasajeros, cuando cada vez los trayectos son más largos, se nos viene a decir: “¡Señores Senadores, firmenme un cheque en blanco...! ¡No se preocupen, porque aquí no hay ninguna solución...!”.

Y, en efecto, no la hay.

Yo los desafío a buscar en el proyecto en debate si existe una sola medida para mejorar el Transantiago. No la hallarán.

Y va a salir el señor Ministro a expresar que hay otras iniciativas de ley que se tramitan en otras instancias. Pero no van a encontrar el aumento de la red del Metro, porque no está en ninguna parte; no van a encontrar los corredores exclusivos, porque no están en ninguna parte; no van a encontrar las zonas pagas, porque no saben ni cuántas necesitan ni dónde se tienen que hacer; no van a encontrar ninguna forma -¡ninguna!- para reemplazar la flota, porque recién la están estudiando.

Pero vienen a pedir 150 millones de dólares, y, más aún, tendrán que volver en enero a solicitar 50 millones de dólares adicionales, porque todos los cálculos realizados han fracasado, al igual que los anteriores.

Señora Presidenta, yo llamo a mis Honorables colegas a un minuto de seriedad, a un minuto de responsabilidad. No puedo creer que este Senado, que se presume serio, vaya a aprobar en estas circunstancias el subsidio propuesto. Esto nos coloca en el nivel -fuera de bromas- de los países que actúan sin responsabilidad alguna.

Lamento que no estén mis Honorables colegas en la Sala (sé que están muy ocupados). Porque debo decir que este es el mayor desastre de las políticas públicas chilenas y nosotros lo tenemos que corregir. Pero ni siquiera

se hallan presentes todos los Senadores para discutir el proyecto.

He dicho.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— Señora Presidenta, quiero, en primer lugar, explicar en qué consiste esta iniciativa de ley, y luego hablar algunas cosas un poco más amplias sobre la política de transporte del actual Gobierno, en particular de la relativa a Santiago.

La normativa en análisis es mucho más que una solicitud de aumento del subsidio para Santiago y regiones. En ella se incluye -algo tal vez un poco más técnico- una adecuación de las normas de transporte a la nueva ley de quiebras, que si bien no es la única medida que tomamos en la materia, es muy importante para la regulación eficiente de este sector no solo en Santiago, sino también en regiones.

Asimismo, este proyecto amplía los modos de transporte público, al considerar ascensores, tranvías y metrocables dentro de los susceptibles de recibir subsidio. Esto es primordial para todos los proyectos que llevamos a cabo en infraestructura a nivel regional, particularmente en Antofagasta, Iquique, Valparaíso y en otras ciudades, donde estamos proyectando dichos medios como un componente relevante del sistema de transporte público.

Además -y aquí discrepo de lo señalado por el Senador Allamand-, estamos solicitando ampliar el giro de Metro, para que pueda operar cualquier tipo de tecnología en superficie. Actualmente, solo está facultado para utilizar tecnología eléctrica en superficie, y quisiéramos ampliar su campo.

¿Por qué? Porque resulta importante para mejorar los sistemas de transporte público, particularmente en Santiago, contar con un operador de última instancia. Este cambio permitiría hacer creíbles ciertas amenazas regulatorias, por ejemplo, de caducidad de un contrato, o para evitar ser intimidado con la quiebra

de una empresa, al saber que existe una figura como la señalada.

Creemos que Metro, por su vocación de transporte, por su seriedad, por su independencia, como sociedad anónima, que se rige por la ley pertinente, es la empresa adecuada para actuar como operador de última instancia, porque, a la larga, beneficia al regulador al disponer de una amenaza creíble ante una empresa con serios problemas operativos.

También es muy importante en la labor regulatoria tener un comparador público de operaciones privadas. ¿Sabemos cuáles son los costos efectivos de una empresa de transporte público de superficie en Santiago, que se ve afectada por la congestión? Dicho sea de paso, es el principal problema del sistema en la Capital, al igual que en otras ciudades del país.

Por lo tanto, contar con algún operador público que permita generar información comparativa respecto de operaciones privadas -técnica conocida en inglés como “*benchmarking*”, es muy útil para la labor regulatoria.

En último término, la empresa Metro, que tiene vocación de transporte, podrá disponer de ciertas sinergias al momento de operar buses en superficie, por ejemplo, para coordinar mejor la llegada de los trenes con la de los buses, particularmente en ciertos horarios del día o en algunas zonas periféricas de la ciudad.

En definitiva, consideramos que dentro de esta ley en proyecto un aspecto muy relevante es la ampliación de giro del Metro, pues efectivamente implica disponer de instrumentos regulatorios para mejorar el sistema de transporte público en la Capital.

De otro lado, por cierto se encuentra también el tema del subsidio.

El sistema de transporte público de Santiago moviliza a 4,6 millones de personas todos los días. Es bastante masivo y posee costos muy elevados. Sin embargo, para no traspasárselos al usuario, se requiere aporte público.

Ahora, como bien dijo el Senador Girardi, la experiencia comparada internacional

demuestra que Chile entrega subsidios bajos. Como ejemplo puedo citar a Buenos Aires, donde el subsidio al transporte público es del orden de los 2 mil millones de dólares al año; a Inglaterra, en que es de alrededor de 3 mil millones de dólares anuales, y a Santiago, ciudad en la que no se realizan tantos menos viajes en comparación con las recién nombradas, donde el subsidio es mucho menor.

Igualmente, quiero señalar que la solicitud de aumentar los subsidios en este proyecto de ley no es para el período 2015-2017, sino para el correspondiente al 2018-2022.

Ese es el grueso de la solicitud planteada. Porque esta iniciativa está mirada con una política de Estado, como también lo hizo el Gobierno pasado, que reconoció que el sistema de transporte público debe ser mejorado, apoyado y no desechado.

Por lo tanto, este es el tercer Gobierno de distinto tinte político que ha manifestado su apoyo e intención de fortalecimiento para el actual sistema de transporte.

Con esa visión de Estado y de largo plazo, en esta iniciativa se propone el mayor aumento de los subsidios en el período 2018-2022, porque con la entrada en operación de dos nuevas líneas del Metro se van a incrementar los costos del sistema y el Gobierno de esa época deberá disponer de flexibilidad para decidir cuánto de esos mayores costos traspasará a aumento de tarifas y cuánto va a subsidiar.

Por otra parte, todas las proyecciones de déficit que teníamos el año pasado al comienzo del Gobierno no se materializaron debido a múltiples factores. Se hizo una auditoría -presentada al Congreso hace unos meses- respecto a las causas del mayor déficit registrado el año pasado, el cual se financió con un fondo acumulado en años anteriores, denominado “Cuenta 5”.

Sin embargo, dicho fondo hoy ya no existe. Por eso estamos solicitando este aumento de subsidio con un fin muy particular: evitar que los usuarios del transporte público sufran

un alza de tarifa. Si alguien quiere que aumente, que lo diga. Pero este Gobierno no está de acuerdo con tal incremento de tarifa en Santiago en estos momentos.

Además, debo señalar que la escalada de costos del año pasado, que bastante tuvo que ver con el aumento del dólar y del petróleo, felizmente se revirtió este año. Por lo tanto, el déficit ahora va a ser menor que el del año pasado. Esa es una buena noticia, sin perjuicio de que igual se requerirá un aumento del subsidio para financiar ese mayor déficit, que será menor que el del año pasado.

También quiero hacer presente que en regiones los fondos espejo han sido muy útiles para dar conectividad a muchas comunidades, particularmente de zonas aisladas; para entregar transporte escolar gratuito.

Estamos generando, a mi juicio, un cambio muy relevante a nivel regional en conectividad, y también en la expansión de ferrocarriles tanto en Concepción (con el Biotrén) y en Valparaíso (con la compra de nuevos trenes) como en Rancagua (con el Rancagua Express).

Todo lo anterior se halla financiado con los fondos espejo.

Estos mayores recursos, que en Santiago tienen un fin muy particular: evitar un alza de tarifas, en regiones se van a utilizar en incrementar el subsidio o en proyectos de inversión, que son muy requeridos en otras ciudades del país.

Finalmente, debo manifestar que en este proyecto de ley se incluye un pago compensatorio a los taxis colectivos a modo de reembolso del impuesto a los combustibles. Este insumo es muy importante en este medio de trabajo y, por la actividad que desempeñan, no se puede descontar, por lo cual se financiará con los mayores recursos solicitados.

Quiero expresar de manera más detallada algunos conceptos.

Este proyecto no es lo único que hace este Gobierno en materia de transporte público tanto legislativamente como en la gestión y en las

políticas aplicadas al sector. De hecho, en el Senado hay otra iniciativa referida al control de la evasión, que es muy importante tramitar.

Asimismo, próximamente se presentará un proyecto relativo a la llamada “ProMovilidad Urbana”, el cual abarcará una visión más amplia acerca de la ciudad que queremos: políticas de estacionamiento, de tarificación vial o de restricción vehicular, entre otras.

La mayoría de los contratos del sistema de transporte público en Santiago se tendrán que relicitar. El próximo lunes parte precisamente la fuerza de tarea encargada de desarrollar los lineamientos, la estructura, los contratos y los procesos de licitación que se llevarán a cabo el 2017. La mayor parte de los contratos de operadores expira el 2018, y los relativos al medio de pago y al administrador financiero del Transantiago lo hacen el 2019.

Por lo tanto, tenemos la oportunidad de pensar con tiempo la estructura que vamos a querer en pocos años más respecto de los contratos y de los operadores.

Deseo invitar al Senado a contribuir con sus ideas en esta reformulación del sistema de transporte público.

Hemos pensado -aparte de un proceso de consulta pública- presentar regularmente a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado los avances en este proceso de licitación.

Ahora deseo referirme a algunas cosas mencionadas acá.

Se ha señalado que el Transantiago no es obra de la Oposición. Sin embargo, lleva ocho años; este es el tercer Gobierno.

Si se mira la experiencia en el resto del mundo, uno se da cuenta de que, paradójicamente, los analistas internacionales consideran al sistema de transporte público de Santiago dentro de los mejores de América Latina, si no el mejor.

Digo “paradójicamente”, porque es natural que todavía exista un grupo de personas que recibe un servicio que calificamos como insu-

ficiente y que queremos cambiar.

Voy a explicar lo que haremos en el corto plazo para mejorar el servicio de transporte público y que se halla fuera de la esfera de este proyecto de ley.

Es un sistema que se ha ido consolidando, y que también el Gobierno pasado apoyó y fortaleció: hubo cambios de contratos el 2012...

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Ha concluido su tiempo, señor Ministro.

Tiene un minuto adicional.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).— En virtud del tiempo, solo mencionaré aspectos relacionados con la gestión, el plan de infraestructura y la construcción de la línea 6 del Metro.

La Presidenta Bachelet va a inaugurar la línea que ella misma anunció en diciembre del 2009, y que la Administración anterior retrasó en dos años. Asimismo, dará a conocer nuevas extensiones (actualmente, están en construcción 46 kilómetros de una red de 103 kilómetros, o sea, más de 40 por ciento).

Además, cabe nombrar a las zonas de prepago, que estamos ampliando; a la concesión para el mantenimiento de paraderos; a la reasignación de recorridos de las empresas -lo acabamos de anunciar-, desde las que tienen peor desempeño hacia las que están mejor (se incluyen 180 buses); la incorporación de 50 buses nuevos de dos operadores; los procesos de mantención de las empresas; y, particularmente, la incorporación de observadores en una de ellas para mejorar las operaciones.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el Senador señor Coloma.

El señor COLOMA.— Señora Presidenta, no cabe duda de que lo único peor que una pesadilla es la pesadilla recurrente. Esta es la quinta vez que somos convocados en distintas instancias en el Parlamento a fin de aumentar el subsidio -y no usemos frases eufemísticas- para la peor política pública instalada en el país.

Parece que se está dando exactamente aque-

llo que los filósofos decían respecto de la tragedia: “todo puede ser peor”. Porque en la ocasión anterior, cuando se realizaban esfuerzos por generar un esquema distinto, era inimaginable que llegaríamos al punto de pedir no solamente la reiteración de subsidios otorgados en sucesivas leyes anteriores, sino un plus y, en tres años más, un extraplus.

Esta pesadilla, lamentablemente, está en la esencia de cómo no deben hacerse las cosas en Chile.

Pedir al Parlamento que dé su visto bueno para continuar en esta línea de acción, que no hace sino ahondar en el precipicio, es la peor de las ideas.

Permítaseme hacer dos comentarios antes de ir al tema de fondo.

Primero, qué eufemístico es el lenguaje utilizado.

Este proyecto -es bueno que quede constancia en la historia de la ley- tiene por objeto “Modernizar el subsidio al transporte público”. Esto es más de lo que podría haber imaginado; es la creatividad máxima de un ser humano: están pidiendo 120 mil millones de pesos más; y, después, 260 mil millones.

Lo voy a explicar más adelante.

¡Y esto es “modernizar”...!

¡Por favor! El papel aguanta todo, pero que alguien diga que es para modernizar el subsidio al transporte público me parece un abuso del lenguaje y de la inteligencia.

El otro comentario tiene que ver con lo que acaba de decir el Ministro de Transportes -¡al parecer, está muy concentrado en otras cosas...!-, y que, a mi juicio, revela el peor de los errores: sostener públicamente que el sistema que tenemos hoy es el mejor a nivel latinoamericano.

Me gustaría que el Ministro dijera lo mismo a la salida con los medios de prensa presentes.

Ello refleja un grado de error conceptual total al momento de partir la discusión de un proyecto de ley. Es decir, que un Ministro de Transportes -de cualquier esquema político-

diga que “modernizaremos el subsidio para seguir haciendo el mejor sistema de transporte público, llamado ‘Transantiago’”, es algo que ni Yerko Puchento podría hacer en sus rutinas.

Realmente, no resiste el análisis sostener una afirmación de esa naturaleza, porque sabemos que es absolutamente falsa.

Respecto del tema que nos atañe, decía que pareciera que este proyecto fuera huérfano, pues nadie se atribuye su paternidad; no resiste el ADN. Pero, ¡por favor, este fue el proyecto estrella de los Gobiernos de la Concertación! Comenzó con el Presidente Lagos y culminó con la Presidenta Bachelet.

Nos dijeron que iban a mejorar el transporte público sin necesidad de subsidio fiscal. Esa era la idea original. ¡Somos tan talentosos que, sin un peso más, haremos un gran sistema de transporte público...!

Miren en lo que estamos diez años después: en un caos. Y se requieren muchos más recursos.

Posteriormente, se fueron aprobando distintas iniciativas para generar transporte público. Se otorgó el fondo espejo para regiones como una gran concesión. Cabe afirmar que no es una gran concesión, sino una justicia mínima. Y uno debería preguntarse cómo estarían de bien las regiones de Chile si no se gastara esta brutalidad de plata, porque el grueso del financiamiento se utiliza precisamente en mantener este subsidio tan equivocado.

Fíjese, señora Presidenta, que se había dicho que el gasto total anual iba a ser de 380 mil millones de pesos; ahora se piden 120 mil millones de pesos más para los años 2015, 2016 y 2017; y 260 mil millones de pesos desde el 2018 hasta el 2022.

Que quede claro: para aumentar la ineficiencia del sistema se compromete un subsidio fiscal entre 2015 y 2022 -por favor, anotemos esta cifra para el futuro- de 12 mil millones de dólares.

De eso hablamos: ¡de aquí al 2022 gastaremos 12 mil millones de dólares en subsidiar

una mala política pública!

Señora Presidenta, ¿cómo alguien puede votar a favor de un sistema de esta naturaleza? Sobre todo, cuando no hay una frase que diga cuál es el plan que va a transformar este sistema de transporte; en qué va a mejorar la infraestructura en las ciudades, en las regiones; dónde están los incentivos para la convergencia de la estabilidad financiera del sistema.

¡En ninguna parte, señora Presidenta!

El sistema actual no es sustentable y no se observa ningún instrumento para revertirlo.

Con esos recursos se podrían construir dos líneas de Metro, como las futuras 3 y 6. ¡Dos líneas más!

¡Díganme si no sería un sistema completamente diferente!

Adicionalmente, en el mensaje se dice que este subsidio apunta a evitar un alza de tarifas, “por el impacto que ellas representan en el presupuesto de las familias, especialmente de menores ingresos, que son los principales usuarios del transporte público”. Es decir, se justifica no por motivos de eficiencia, sino como una política social.

Señora Presidenta, el monto anual del subsidio al Transantiago (430 mil millones de pesos hasta el 2017 y 500 mil millones a partir del 2018) equivale al doble de lo que se invierte en los programas Ingreso Ético Familiar y Chile Solidario. ¡El doble!

Entonces, cabe preguntarse dónde deben enfocarse los recursos para enfrentar la pobreza. ¿Hay que destinarlos a subsidios sociales que vayan focalizados a la esencia del problema o gastarlos en mantener un sistema de brutal ineficiencia?

Ahí está la interrogante de fondo. Lamentablemente, este proyecto no se hace cargo de responderla.

Ahora, si alguien cree, como ya se dijo, que este es el mejor sistema de transporte de Latinoamérica o que esta es una forma adecuada de realizar política pública social, se equivoca dramáticamente, ya que, en definitiva, los he-

chos contrastan con la realidad.

Una breve reflexión sobre la ampliación del giro del Metro.

A mí me preocupa profundamente que con esta iniciativa se le quiera aplicar “esta ingeniería moderna” al Metro, uno de los pocos servicios públicos que funcionan de manera eficiente. Se propone transformar a tal empresa en una especie de recurso supletorio para evitar posibles paros o problemas de otro tipo de transporte de pasajeros.

Señora Presidenta, digámoslo claramente: aquí se está instalando la lógica del Estado empresario; aquí se está demoliendo el principio de subsidiaridad; aquí se está notificando a todos los transportistas de Chile -¡no solamente de Santiago: de todas las regiones!- que va a haber una instancia estatal que podrá operar no en la lógica del Metro, sino en la de cualquier medio de transporte con determinadas características.

En consecuencia, no contentos con hacer explotar el sistema de transporte público de la Región Metropolitana, con dinamitar un proceso de iniciativas en este ámbito, ahora se busca -es lo que se insinúa- exportar dicha modalidad al resto de las regiones por la vía del remplazo con medios de empresas particulares. Ello obedece a la lógica del supraestatismo, en una materia muy sensible y donde el empresario privado ha sido sumamente eficiente.

Este es un cóctel de malas ideas; estas son las tormentas perfectas que se producen cuando uno pierde la noción de lo que debe hacer para construir buenas políticas públicas.

Cuando resulta imposible que un sistema funcione peor, no hay nada más dañino que mantenerlo vivo y, además, tratar de estimularlo sin plantear ninguna modificación en el intertanto.

Sobre la base de esa perversión ideológica se cree que la solución del problema, una vez más, es la planificación estatista y no el mundo de la iniciativa privada. Sin embargo, lo que colapsó el Transantiago fue precisamente

la planificación estatista para intentar derrotar el emprendimiento particular. ¡Esa visión fracasó! Pero, en vez de reconocerlo y buscar una alternativa distinta, se sugiere seguir subsidiando el sistema existente ¡y, más encima, llevarlo a regiones! El sueño de algunos parece ser que este mecanismo también se instale en el resto del país, a través del uso de servicios que operan con eficiencia, como los del Metro, de la cual obviamente poco va a quedar en manos estatales.

Por todo lo dicho, señora Presidenta, pienso que este proyecto es, probablemente, el más malo de todos los que han pasado por el Parlamento en los últimos años.

Por lo mismo, lo votaré en contra.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Girardi.

El señor GIRARDI.— Señora Presidenta, solo deseo solicitar segunda discusión respecto de esta materia, independiente de que el debate continúe.

El señor COLOMA.— ¿Qué pasó...? ¿Faltaron los votos...?

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Ofrezco la palabra al Honorable señor Hernán Larraín.

El señor LARRAÍN.— Señor Presidente, no sé si la petición de segunda discusión es por falta de antecedentes o, quizá, por la incapacidad de defender un proyecto inaceptable. Porque, en verdad, la política pública que este plantea es de aquellas que avergüenzan a un país.

Yo tengo el orgullo de señalar que he votado siempre en contra de todas las iniciativas vinculadas al Transantiago. Desde el día en que empezó a funcionar el sistema, me ha parecido que todas las reformas legislativas que han buscado reformarlo, transformarlo, subsidiarlo, etcétera, al final solo mantienen la agonia de un enfermo.

Este sistema abusa de la gente más humilde. Lo único que se ha logrado es castigarla -y en nombre de la modernidad-, con un trato

francamente inexplicable. Las personas demoran a lo menos una hora y media para llegar a su trabajo y otro tanto para volver a su hogar.

Por eso sostengo que el Transantiago, desde el primer día, fue un abuso hacia los más pobres.

No obstante, desde entonces -han transcurrido ocho años-, el proyecto se mantiene. Uno tras otro, los gobiernos han incrementado las contribuciones que, con recursos de todos los chilenos, se le inyectan al sistema.

Se dice: “Bueno, es que se trata del transporte público; por tanto, debemos hacer esto en beneficio de los más humildes”. Pero resulta que antes del Transantiago no se gastaba un peso fiscal en el transporte público y nadie reclamaba de un mal servicio. Las micros eran viejas, antiguas, con problemas de combustión, contaminantes, pero el servicio que prestaban era infinitamente superior al que ha ofrecido el Transantiago.

Sin embargo, en este hemos gastado miles de miles de millones de dólares: hasta la fecha, no menos de 12 mil millones de dólares. Y con lo que se propone comprometer hoy, solo en este subsidio adicional se gastarán otros 12 mil millones. Considerando el subsidio anual que se ha aprobado, las cifras finales terminan siendo francamente inexplicables.

En concreto, proyecto procura asegurar 1.350 millones de dólares anuales para el Transantiago en un período de siete años, a los que hay que agregar un monto igual en virtud del fondo espejo para regiones. Es decir, estamos hablando de 2.700 millones de dólares al año.

¿Qué significa esto? Que el subsidio actual del Transantiago, que es de 725 millones de dólares, va a pasar a ser de alrededor de 1.100 millones de dólares.

Eso es lo que los chilenos van a subsidiar al transporte público en Santiago, lo cual, sin lugar a dudas, es francamente irrisorio.

Si consideramos que la evasión anual equivale a 415 millones de dólares, habrá que concluir que solo por este concepto se está per-

diendo el 60 por ciento del subsidio. O sea, si todos los usuarios pagaran el servicio de transporte, el subsidio correspondería al 40 por ciento del monto que se entrega. El resto lo aportarían los pasajeros, como corresponde.

Sin embargo, nada de eso ocurre.

Tales cifras le dan el carácter de escandalosa a esta iniciativa. Y nadie las ha podido explicar, pese a la buena disposición del Ministro, quien se ha retirado de la Sala, junto a la inmensa mayoría de la Nueva Mayoría.

El sistema de transporte público de la Región Metropolitana presenta los mismos problemas que mostró desde el primer día.

Todos los años pierde pasajeros, por la mala calidad del servicio, por el tiempo de espera, por las dificultades del acceso, por la duración de los trayectos, por la calidad deficiente de los buses, en fin.

Además, la evasión es un factor que no se ha logrado corregir. La conducta de no pagar el pasaje ha ido aumentando. Hoy día llega a 24,5 por ciento: uno de cada cuatro usuarios no cancela su costo de transporte.

Pero -¡oh, sorpresa!- los operadores de los buses siguen recibiendo sus pagos sin modificación alguna. En realidad, estos se han incrementado un 28 por ciento desde el inicio del sistema.

¡Y para qué hablar de la infraestructura, donde se encuentran todavía los déficits más importantes!

¿De qué se trata esto? De un subsidio que todo transporte público necesita. Tal medida se justifica en muchos países. Es cierto. Y en algunos casos el monto aportado es mayor al que se entrega en Chile.

Sin embargo, dichos subsidios se otorgan a sistemas de transporte de pasajeros que funcionan bien, no como sucede con el Transantiago, que ha terminado siendo un servicio que abusa de la gente que necesita trasladarse en forma impostergable.

¿Qué logra, finalmente, este proyecto? Que los chilenos gastemos más en el Transantiago

y que el sistema siga exactamente igual. Estamos hablando de un subsidio que no implica ninguna mejoría real a dicho servicio.

Muchos Senadores ya se han referido a esa materia.

En realidad, esta iniciativa solo busca obtener más recursos para paliar el déficit. O sea, seguimos con un mal sistema; este genera más déficit, y para tapanlo se pide más subsidio. Lo que al principio costaba cero -el costo de implementación- ahora asciende a 725 millones de dólares y pasará a ser 1.100 millones de dólares.

Eso equivale a un décimo del presupuesto en educación, ¡una cifra increíble!

Es un monto similar a la totalidad de los aportes de la reforma tributaria que implementó en su momento el Presidente Piñera.

Tal es el orden de magnitud del subsidio que este proyecto entrega hoy al Transantiago.

¿Alguien puede realmente aprobarlo?

¿Alguien piensa que con esto vamos a mejorarles la calidad de vida a los santiaguinos?

¡Sin lugar a dudas, no!

Aquí no se están tomando las medidas que los expertos proponen para mejorar el sistema. Se insiste en mantenerlo una y otra vez, pero no resiste un verdadero análisis.

Señora Presidenta, estamos frente a un sistema que realmente mueve a la indignación. A mí me produce una enorme irritación ver cómo se tira a la calle la plata de los chilenos. Cuesta mucho, en este país con dificultades económicas, producir esos recursos. Sin embargo, ¡se botan con una ligereza que clama al cielo!

Al final el Transantiago ha sido beneficioso solo para los operadores, y ni siquiera para todos ellos, pues algunos no logran financiar sus actividades, a pesar de que se les garantizan utilidades y los choferes no tienen que preocuparse por cobrar.

¡Este resultó ser el mejor negocio para hacer las cosas mal!

Francoamente, no logro entender que este Gobierno -en menor medida pero en forma si-

milar actuó la Administración anterior y también la que la precedió, que es la autora material del Transantiago (sabemos que el autor intelectual fue el Gobierno anterior a esta última)- deje el sistema exactamente igual.

En mi opinión, ello es una burla para los chilenos.

Mientras esto siga igual, seguiré votando en contra.

He dicho.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Solicito el asentimiento de la Sala para que la Honorable señora Allende, ex Presidenta del Senado, me remplace en la testera por algunos minutos.

Acordado.

—**Pasa a presidir la sesión la Senadora señora Allende, en calidad de Presidenta accidental.**

La señora ALLENDE (Presidenta accidental).— Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.— Señora Presidenta, lo primero que deseo recordar es que nosotros estamos obligados, de acuerdo con el artículo 67 de la Constitución, a despachar proyectos debidamente financiados.

El inciso pertinente dice: “No podrá el Congreso aprobar ningún nuevo gasto con cargo a los fondos de la Nación sin que se indiquen, al mismo tiempo, las fuentes de recursos necesarios para atender dicho gasto.”

He buscado, en el articulado del texto que se propone, la norma en que se señale de dónde saldrían los 120 mil millones de pesos que este año el Ministerio de Hacienda debería entregarle al Transantiago, tanto por la vía directa como por el efecto espejo en regiones. Y no la encuentro.

Puede que no la haya visto en la lectura que

hice de la iniciativa. Pero he revisado varias veces. No figura una norma que indique de dónde se obtendrían tales recursos.

Eso sí, el informe financiero expresa que “el mayor gasto que representa este proyecto de ley, se financiará con recursos de la Partida Tesoro Público”.

Cabe preguntarse: ¿habrá a estas alturas del año 120 mil millones de pesos para suplementar los fondos del Transantiago y el efecto espejo en regiones?

Ese punto es clave.

Pero insisto: el articulado nada dispone al respecto y, a mi juicio, ¡debiera hacerlo! Porque la única manera de traspasar esos dineros es a través de una norma que establezca de dónde van a salir.

En mi opinión, aquí se hace gran alarde de los recursos que las regiones van a recibir en virtud del efecto espejo. Se señala que quienes las representamos debiéramos votar a favor del proyecto, dado que incluye montos significativos para nuestras zonas.

Yo he tratado de hacer un seguimiento de los fondos espejo en mi Región. Y la respuesta que siempre recibo es que existen muchos dineros empozados en el Ministerio de Transportes; o sea, que no están llegando en su totalidad a las regiones.

Entonces, antes de aprobar la idea de legislar, debiéramos tener claridad sobre los recursos regionales, para saber si seguimos aprobando el subsidio al Transantiago. Porque no existe un efecto espejo real si sostenidamente se nos señala que los fondos no están llegando ni en las cantidades pertinentes ni en la oportunidad que corresponde.

¿Cuánta de esa plata se encuentra en la Cartera del ramo, sin que se ponga a disposición de las regiones?

Sería muy útil conocer ese antecedente no cuando discutamos en particular, sino ahora, antes de votar en general. Porque, finalmente, uno de los aspectos centrales de este proyecto es otorgar un aporte mayor, tanto al Transan-

tiago como a los fondos espejo en regiones.

Sin esos datos, sin saber de dónde provenirán los recursos que se requieren ni cuántos son los que se hallan empozados en el Ministerio, es muy difícil que nos pronunciemos afirmativamente. No disponemos de toda la información sobre el particular.

Pregunto directamente al señor Ministro lo siguiente: ¿cuál es el artículo del proyecto que señala cómo se va a financiar lo propuesto para este año?

No puedo pedirle que me indique cómo se solventarán los subsidios de los próximos años, porque uno entiende que eso se incorporará en las respectivas leyes de presupuestos. Sin embargo, en lo concerniente al aporte adicional que se plantea para el año en curso, de 120 mil millones de pesos, consulto: ¿dónde está la norma que establece que ello se cubrirá con recursos del Tesoro Público?

Insisto en conocer los datos respecto de los dineros empozados en el Ministerio, que debieron ser entregados a las regiones, pero que a la fecha no se han distribuido. Y no estoy hablando, señora Presidenta, solo de fondos del 2015. Tengo entendido que montos del 2014 y, probablemente, de años anteriores no han sido traspasados a regiones.

Sé que este es un proyecto superdifícil de resolver. Porque, claro, aquí la amenaza es que, si no entregamos estos recursos, la consecuencia directa sería un aumento de las tarifas. Y esto último significa, por supuesto, más descontento ciudadano.

Sin embargo, señora Presidenta, para aprobar esos fondos resulta indispensable que tengamos toda la información y, por sobre todas las cosas, que conozcamos un programa detallado de cómo se mejorará el servicio de transporte público en Santiago.

Porque estas ideas de mejoramiento las escuchamos cada vez que se viene a pedir más plata al Congreso.

Los compromisos son siempre los mismos, pero no se cumplen.

En cada oportunidad se señala que disminuirá la evasión. No obstante, he leído estos días en la prensa que alcanzamos un porcentaje de evasión récord: superior al 25 por ciento.

¿En qué quedaron las promesas anteriores?

Todo el tiempo se argumenta que ahora sí se materializarán las obras de infraestructura necesarias a fin de garantizar que la gente pague y para que mejore el sistema de transporte público.

Pero nunca ocurre. ¡Nunca!

Por lo tanto, se quiera o no, esto se transforma definitivamente solo en pedir dinero, en solicitar al Parlamento que autorice la entrega de mayores recursos para financiar un sistema de transporte público con el cual sus usuarios están profundamente descontentos.

Como manifestaron otros colegas, no podemos seguir extendiendo cheques en blanco. Si no existe un compromiso concreto, conocido por todos nosotros antes de votar la idea de legislar, sobre cuáles serán los cambios, cómo se mejorará el sistema de transporte público, será imposible pronunciarse a favor.

Se trata de cuantiosos recursos públicos. ¡No estamos hablando de un proyecto cualquiera!

El Ministro de Hacienda le ha señalado al país en forma reiterada que este año y los próximos enfrentaremos un escenario de enorme restricción fiscal.

Se dijo que se deben priorizar los recursos del Estado en educación, en salud, en mayor seguridad para la población.

Pero pretendemos aprobar un proyecto que, en forma adicional, entrega por tres años 120 mil millones de pesos anuales, cifra que se incrementa a 260 mil millones a partir de 2018 y hasta 2022.

¡Los recursos son muy cuantiosos!

¡Se trata de mucho mucho dinero, en un marco de restricción fiscal!

Además, destinaremos esos fondos con cargo a los ingresos que administrará un nuevo gobierno desde marzo de 2018. Lo dejaremos

sin ninguna posibilidad de maniobra ni de ofrecerle al país alternativas de solución que sean financiadas con recursos fiscales. ¡Porque todos esos dineros quedarán comprometidos!

Con franqueza, eso no me parece responsable. Tampoco considero bueno seguir hipotecando recursos fiscales, que son escasos, más aún en un período de restricción financiera que es fruto, entre otras cosas, de un menor crecimiento económico.

Señora Presidenta, espero respuestas a las preguntas que le formulé al señor Ministro.

Muchas gracias.

La señora ALLENDE (Presidenta accidental).— Tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor PROKURICA.— Señora Presidenta, uno puede decir lo que quiera de la palabra “Transantiago”. Sin embargo, está ligada indefectiblemente a un proyecto fracasado que tuvo un mal resultado para las familias chilenas.

El ex Senador Escalona, quien no es precisamente de Derecha, dijo que se trató de una decisión de tecnócratas, realizada sin consulta ciudadana y que constituyó el más grave error cometido en los últimos 20 años de los gobiernos de la Concertación.

Un informe elaborado por la Asociación de Concesionarios de Transporte Urbano de Superficie (ACTUS) reveló que el Transantiago generó un déficit de 73 mil 413 millones en 2014. Además, dicho estudio estableció que los recursos destinados al presupuesto del año pasado no alcanzaron a cubrir los subsidios principales del sistema: el pase escolar y los transbordos.

De ese modo, se requirieron 73 mil 413 millones adicionales para cubrir en su totalidad los ítems mencionados, por lo que fue necesario recurrir a una parte de los ingresos operacionales.

Al mismo tiempo -coincidiendo con lo planteado por el Senador García-, la última medición oficial de este año reveló que la can-

tividad de pasajes impagos del Transantiago alcanzó un promedio de 26,7 por ciento, lo que significa 2,2 puntos porcentuales más que lo registrado entre los meses de enero y marzo de este año, según consigna *El Mercurio* a través de la Ley de Transparencia.

Tales resultados, señora Presidenta, confirman que, en promedio, en 2015 se produce la mayor evasión registrada por el sistema, 25,6 por ciento, lo que implica que una de cada cuatro personas que utilizan el Transantiago no paga pasaje.

Ese resultado se transforma en un récord si consideramos que en 2007 -cuando comenzó a operar el sistema- la evasión llegaba solo a 13,5 por ciento y que el año pasado alcanzó el 24,2 por ciento.

Este proyecto de ley tiene el siguiente objetivo: “Modernizar el subsidio al transporte público remunerado de pasajeros, permitiendo mantener los equilibrios financieros y operaciones del sistema; incorporar nuevos modos de transportes como los tranvías, teleféricos y ascensores, y realizar ajustes para facilitar e incentivar el desplazamiento de los mismos; ampliar el objeto social de Metro S.A., a la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie mediante buses y minibuses, sin restringirse a medios eléctricos”, etcétera.

En verdad, me parece que esta iniciativa no va en la línea correcta. Este nuevo subsidio no hace más que obviar otras necesidades del país, como las relacionadas con el ámbito de la salud o con la rebaja del valor del pasaje para adultos mayores.

Con 144 millones de dólares en 5 años se podría incluso contratar 400 médicos especialistas -es lo que la gente nos pide en el día a día- para los 60 hospitales de alta y mediana complejidad. Con 238 millones de dólares es factible pagar el 100 por ciento de nuestra deuda hospitalaria, que tiene hoy en las cuerdas a la salud pública.

Rodrigo Troncoso, investigador del Institu-

to Libertad y Desarrollo y experto en transporte, señala que, a pesar de que la ley N° 20.378 establezca que el nuevo subsidio que se está pidiendo es para los estudiantes, en la práctica esto no es así.

Dice expresamente: “El subsidio que se pide para Transantiago es ideológicamente falso porque se pide para paliar las pérdidas agregadas del sistema, independiente de su origen”.

Añadió que “la lógica de subsidiar bienes costosos de producir se ha usado por distintos populismos en el mundo, con desastrosos resultados”.

Y continúa: “Los precios deben reflejar costos para no distorsionar las decisiones. Por lo tanto, ¿éste es un subsidio social a la pobreza o uno a la ineficiencia del diseño del sistema, que es incapaz de lograr estabilidad financiera?”.

Señora Presidenta, hasta la fecha se han despilfarrado 7 mil millones de dólares de recursos fiscales en un sistema que, a ocho años de su puesta en marcha, aún no funciona, ni funcionará.

Hace algunos minutos un Senador del oficialismo decía que “estaban en camino de llegar a puerto”. Parece que su plan no tiene puerto conocido, porque el Transantiago continúa y continúa con el único objetivo de aumentar más y más los gastos y no ofrecer un mejor servicio, en un sistema totalmente quebrado.

A lo anterior, señora Presidenta, deseo agregar algo que algunos parlamentarios de regiones han planteado.

He dado mi voto indefectiblemente a proyectos anteriores sobre esta materia a cambio de lo que se ha denominado la “ley espejo”, que destina una cantidad de recursos para las regiones.

Pero ¿qué señalan las autoridades de mi Región? Que es imposible determinar si esos fondos son adicionales a los que normalmente llegan a ella.

¿Y por qué digo eso? Porque aquí opera

este sistema de los Ministros de Hacienda y de los Directores de Presupuestos, en el cual nunca se sabe si están entrando recursos nuevos o si son los mismos de siempre que se están redestinando. ¡Así de simple!

Una autoridad de este Gobierno, de mi Región, me comentó: “Los recursos que nos dan por un lado se descuentan del Fondo Nacional de Desarrollo Regional”.

Al final, nos quedamos muy contentos con los recursos espejo, pero, en definitiva, estos no llegan a las regiones.

Y voy a agregar algo más.

El Senador García consultó recién acerca de cuántos recursos del Fondo de Apoyo Regional (FAR) aún no se han gastado, o sea, no les han llegado a las regiones.

Para información de Su Señoría, hay 36 mil millones de pesos en el citado Fondo de Apoyo Regional -según cifras entregadas por el propio Ministro Gómez-Lobo- que aún no se han distribuido.

Entonces, señor Presidente, ¿cómo puedo votar a favor de esta cantidad tremenda de recursos nuevamente para Santiago, para un proyecto que no solo fue mal diseñado y mal pensado, sino también mal aplicado!

¡Y esto no lo digo solo yo! ¡Lo sostienen el ex Presidente Lagos y también la actual Presidenta Bachelet!

Aquí, en este Parlamento, aprobamos la entrega de 500 millones de dólares para mi Región, los cuales, sin embargo, no han llegado a ella. Y todavía hay gente que lo está pasando muy mal.

A mi juicio, el Gobierno debe hacer planteamientos que perfeccionen el proyecto, que mejoren la calidad de vida de la gente de Santiago, pero que sean reales.

Señor Presidente, solicito al señor Ministro que separe los recursos que realmente se entregarán a las regiones a través de la ley espejo. Porque, de lo contrario, nos cuesta aprobar una iniciativa de ley en donde todo se mete en una sola bolsa y, en definitiva, tenemos en las arcas

fiscales 36 mil millones de pesos sin gastar.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Moreira.

El señor MOREIRA.— Señor Presidente, señor Ministro, aquí tengo un informe que dice brevemente lo siguiente:

“Luego de un acucioso estudio profesional y serio, más allá de lo político, recomienda rechazar este proyecto tanto en general como en particular, más aún cuando hace unos meses la Presidenta de la República señaló expresamente que el Estado no tiene los recursos suficientes para llevar a cabo el programa de Gobierno.

“Frente a esta realidad, que deriva especialmente del pésimo momento económico que vive el país, a raíz de la incertidumbre que generaron reformas de corte populista y sin ninguna seguridad de financiamiento, es que se hace aún más imperativo el rechazo de la iniciativa, ya que despilfarrar tal cantidad de recursos para paliar el déficit de un servicio que funciona mal sin proponer ningún tipo de solución es un error grave. Pero hacerlo si el país no cuenta con muchos recursos es aún mucho más irresponsable.

“En efecto, el proyecto no contempla mayores iniciativas para hacer mejor un servicio que ya lleva más de ocho años de falla”.

En verdad, señor Presidente y señor Ministro, eso es lo recomendable. Pero yo me siento entre la espada y la pared, porque, obviamente, represento a una Región, como la de Los Lagos, que sufre serios problemas de transporte.

Indudablemente, sabemos que la ley espejo no es equitativa, como todos quisiéramos. No existe equidad entre lo que el Estado entrega al Transantiago y la ley espejo. Entonces, la distribución de esos recursos es arbitraria, centralista. ¡Y de espejo no tiene absolutamente nada!

También resulta complejo aprobar el proyecto de ley cuando un 24,2 por ciento de los pasajeros evade el pago del Transantiago, lo

que implica pérdidas por 440 millones de dólares. ¡Y el hospital de Quellón cuesta 23 millones, y aún no lo podemos construir!

Sé que las comparaciones pueden ser un poco odiosas, pero es la realidad. Porque en la Región de Los Lagos también tenemos muchas necesidades y prioridades. Conocemos perfectamente la configuración geográfica de la Región, de las provincias de Chiloé y de Palena. Sabemos del complejo acceso de una a otra isla, de las dificultades de conectividad.

Uno se pregunta, entonces, por qué las regiones deben seguir subsidiando a los habitantes de Santiago que en forma irresponsable e inescrupulosa evaden el pago del Transantiago. Al final, la ley espejo es bastante mezquina con nuestras regiones.

¿Y por qué digo “mezquina”? Porque si se aportan cien a la Capital, las regiones deben conformarse con una cantidad similar pero dividida en catorce: una matemática que no funciona desde el punto de vista de los beneficios.

También resulta importante reconocer que la ley espejo ha hecho su aporte especialmente subsidiando el transporte en las regiones aisladas.

Pero no basta con eso.

¿Qué se ha hecho para mejorar, por ejemplo, el transporte público urbano regional, el cual no recibe subsidio alguno, más que la herencia de las micros amarillas, que ingresan a las regiones y terminan pintadas de otro color?

Hoy nos encontramos en ciudades como Puerto Montt, Osorno, Castro con un transporte público que no es rentable, lo que finalmente significa entregar un servicio malo a quienes utilizan este medio para desplazarse.

Así como inyectamos recursos en un servicio que es malo, las regiones también requieren mejorar los estándares de calidad de las máquinas, de los recorridos, de los tiempos de espera. Los mismos problemas que hoy afectan a los habitantes de Santiago también los padecen los de regiones. La diferencia es que a estos últimos nadie los subsidia y ven cómo

cada día el costo por transporte aumenta, pero el servicio no mejora.

Cuando hablamos de estándares de calidad, entendemos que, así como se subsidia el Transantiago con mil 350 millones de dólares, los recursos de la ley espejo deben mejorar dichos estándares. Obviamente, los recursos que hoy se envían -se reconocen y se valoran- no son los que nosotros requerimos de acuerdo con las complejidades de regiones como la de Los Lagos, sobre todo en la provincia de Chiloé.

Cabe señalar que el señor Ministro, con viento, con lluvia, con tormenta, hasta con gritos de protesta -no eran para él, sino para mí-, ha conocido y se da cuenta perfectamente de las necesidades que tenemos en Chiloé, en Puerto Montt y en Osorno. Por lo tanto, pedimos que esos recursos aumenten.

Si me guiara por el informe a que di lectura, debiera votar en contra del proyecto. Pero si me pronuncio así, nos quedamos sin nada.

¡Y créanme que no es fácil vivir en zonas aisladas, en zonas extremas, como la provincia de Chiloé, con todas sus islas, sus alrededores, y la provincia de Palena!

¡Cuántas veces hemos recorrido Palena junto al otro Senador de mi Región, y hemos palpado en terreno las necesidades de sus habitantes en salud, en caminos, en falta de rampas para que puedan acceder a alguna embarcación que los traslade de un lugar a otro!

Si un habitante de alguna de esas islas pierde la embarcación que debía tomar, tiene que esperar un mes para que esta vuelva. De lo contrario, ha de contratar una lancha especial, cuyo costo es verdaderamente inaccesible para los sacrificados chilenos que viven en esos sectores.

Por eso, señor Presidente y señor Ministro, entiendo la necesidad de contar con estos recursos, pero también que alguien debe solucionar el problema del Transantiago.

Sé que el Transantiago y que los recursos que necesita para cubrir tanto el déficit que ha provocado su mantenimiento cuanto el des-

pilfarro (palabra muy dura) de dinero que ha habido han sido obra del Gobierno de la Concertación.

Eso es verdad.

Pero también es verdad que, con Transantiago y todo, la gente ha votado por la Nueva Mayoría.

Entonces, pareciera que los chilenos, en especial aquellos que viven en la Capital, son un poquito masoquistas: porque ese servicio de transporte es malo, inhumano, y la gente continúa votando por esta Administración.

Nuestro Gobierno, el del Presidente Piñera, hizo esfuerzos...

El señor MONTES.— ¡Pocos!

El señor MOREIRA.—... -muchos más que los Gobiernos de la Concertación o que el de la Nueva Mayoría- para solucionar este problema. Pero debemos reconocer que, lamentablemente, no logramos resolverlo.

Entonces, no seamos tan estrictos en la manera como cada uno expresa su molestia: a través de un voto positivo o negativo, dependiendo de las circunstancias.

Yo me pronuncio a favor exclusivamente con el fin de que en mi Región haya posibilidad de transporte para los sectores más pobres, más alejados, más extremos. Pero le pido por favor al Gobierno que se preocupe de llevar mayores recursos a través de subsidios y que veamos la forma de entregarle al transporte urbano algún apoyo, lo que lamentablemente no se ha hecho pero es necesario, a la luz de los dineros que se gastan en Santiago.

Por eso expresé que esta ley espejo no resulta muy equitativa, es arbitraria y de espejo no tiene nada.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— Señor Presidente, sin duda, estamos llamados a una votación muy compleja.

Cada uno de nosotros ha dado su opinión

sobre una obra que originalmente era extraordinaria y que iba a cambiar el rostro al transporte público y a mejorar la calidad de vida de quienes lo ocuparan.

Inclusive, en su oportunidad se nos dijo que la ciudadanía se iba a bajar de los automóviles para subirse al Transantiago.

Desgraciadamente, ocurrió lo contrario: la gente compró automóviles, motos, en fin, ¡para bajarse del Transantiago...!

¡Esa es la realidad!

Así, permanentemente, los distintos gobiernos nos han ido solicitando recursos con el fin de paliar el déficit que presenta el referido sistema.

Señor Presidente, la ley en proyecto persigue dos objetivos.

Primero, la modernización del subsidio al transporte público remunerado de pasajeros.

Ello es fundamental. La cuestión estriba en cómo hacerlo.

El segundo -también es algo complejo; y quiero advertirlo a quienes trabajan hoy en el transporte menor en la Región Metropolitana- es la modificación del objeto social del Metro. Esto permitirá la prestación de servicios de transporte público mediante buses y minibuses, y a la larga podría significar competencia para los taxis y los taxis colectivos en la Capital.

Bien hablaron muchos Senadores de los problemas existentes y de esta lechería que tiene mucha leche y cada día menos vaquitas.

Es supercompleja la situación a que nos estamos enfrentando.

El señor MONTES.— ¡Espectacular: mucha leche y pocas vacas...!

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.— Exactamente.

Es cosa de preguntarle a CODELCO qué nos está ocurriendo hoy con el precio del cobre; es cuestión de ver el Presupuesto que tendremos el próximo año. Y aquí se pide más leche, pero cada día hay menos vacas.

Esa es la realidad, señor Senador.

Por otro lado, estimamos esencial que no se confundan los proyectos.

Yo quiero plantearle al señor Ministro algo que me molesta (incluso, se lo dije en una reunión ampliada que realizamos en mi Región con los dirigentes de taxis colectivos de todo Chile): no es bueno ni aconsejable mezclar proyectos.

Aquí se está proponiendo algo muy justo para los transportistas menores (en muchas regiones los necesitamos), quienes merecen un apoyo que compense el impuesto específico: que durante los años 2015, 2016 y 2017 a los propietarios de taxis colectivos se les reembolse el equivalente a cinco unidades tributarias mensuales.

No es bueno, señor Ministro -se lo he planteado permanentemente-, mezclar las cosas.

Porque acá, de alguna manera, se pretende decirnos: "Ustedes están en contra de que a los colectiveros se les entreguen estos recursos". Y se confunde esta situación con el aporte de platas al Transantiago.

¡No es la manera de presentar los proyectos! ¡Se trata de cosas totalmente distintas!

Sin duda, los fondos espejo para regiones debieron haber ido también al transporte menor y no solo al transporte mayor.

Con esta iniciativa de algún modo se está haciendo justicia a los dueños de taxis colectivos, quienes en muchos casos -incluida mi Región, la del Libertador Bernardo O'Higgins- trasladan a un porcentaje altísimo de personas que necesitan un buen sistema de transporte público.

Por eso, me parece muy justo que se haya llegado al apoyo planteado. Porque los colectiveros han sacado la cara. Y también en la Capital, junto con los taxistas, han desarrollado un trabajo para compensar el desastre del Transantiago.

Por consiguiente, no me gusta -y lo señalo nuevamente- que se mezclen materias diversas.

Aquí hay una cuestión de justicia: entre-

garles a los colectiveros algo que compense el impuesto específico que pagan, el esfuerzo que están realizando. Porque se ha producido una absoluta distorsión entre el transporte público mayor y el transporte público menor en regiones, en circunstancias de que en muchas de ellas -por ejemplo, en la que yo represento- el menor lleva más cantidad de pasajeros que el mayor, al cual se le posibilita cambiar sus buses, tener infraestructura, etcétera.

No puedo dejar de manifestar mi molestia, señor Ministro, pues la materia en comento debería haber sido tratada en un proyecto distinto. Por ejemplo, en la iniciativa que congela por cinco años más la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transportes de Pasajeros.

Aprovecho la oportunidad para solicitarle formalmente al señor Ministro que el congelamiento del parque automotor, al igual como ocurre con el proyecto que estamos discutiendo ahora, sea también a nivel regional. Ello, a los efectos de que no existan distorsiones ni problemas entre las distintas regiones.

De otra parte, me preocupa la ampliación del giro del Metro.

Sería muy bueno que nos explicaran si con la compra de minibuses el Metro empezará a competir con quienes hoy entregan servicio de transporte en la Región Metropolitana. Porque posiblemente se pedirá más plata para el día de mañana comprar los buses y minibuses. Y después apareceremos, tal como sucede con el Transantiago, con déficits, con fracasos, con empresas que no prestarán el servicio, y les sacarán recursos a todos los chilenos y no solo a quienes viven en Santiago.

Por otro lado, me inquieta profundamente la cantidad de recursos que se le están entregando al Transantiago y que no veamos mejoramiento.

El mayor problema que tenemos es la evasión.

Es importante saber -y se lo consulto al señor Ministro- qué porcentaje del déficit, en

plata, corresponde a la evasión que hoy registra el Transantiago.

Si nos hallamos en alrededor de 25 por ciento, lo más probable es que ahí esté el 50 a 60 por ciento del déficit.

Entonces, ¿qué se está haciendo -es importante la consulta- ante la evasión, que vemos que no disminuye?

Y tenemos el otro problema: cada día la ciudadanía se sigue bajando del Transantiago.

¿Qué se está haciendo?

Dicen que quieren descongestionar la Región Metropolitana, y especialmente la ciudad de Santiago. Pero la gente se está subiendo a los automóviles, a las motos (ojalá que utilice más la bicicleta y que se construya una mayor cantidad de ciclovías; eso hay que valorarlo).

O sea, se ha producido exactamente lo contrario de lo que se pretendía originalmente con el Transantiago: la gente se ha subido al automóvil, a la moto, y está dejando de usar ese sistema de transporte. ¿Por qué? Por razones obvias.

Bien lo decía el Senador Allamand: hoy prácticamente 30 por ciento de los buses se hallan obsoletos. La contaminación que genera ese sector seguirá. La situación no será como se pensó originalmente.

Ahora, la gente que sube al auto va a provocar mayor congestión. Tendremos más vehículos, y por lo tanto, mayores problemas para el transporte público.

Entonces, uno ve aquí que se solicitan recursos. Para otro proyecto que había, más recursos. Promesas, promesas. Y la gente, cada día más molesta, pues se demora más en llegar a su trabajo, en fin. En el fondo, la calidad de vida va bajando, en circunstancias de que originalmente se ofrecía mejorar el transporte público para elevar la calidad de vida, para acercar a las personas al lugar donde laboran y facilitarles el retorno a sus casas por la tarde. Pero ha sucedido exactamente lo contrario.

Por eso, señor Presidente, considero muy importante que se haya pedido segunda dis-

cusión, pues ello permite seguir conversando sobre este proyecto.

Porque aquí se trata de dar un cheque en blanco, y, como bien dijo un Senador que me antecedió en el uso de la palabra, lo único que se ofrece a cambio es que el Metro ingrese también al transporte público de pasajeros, pero arriba de buses y de minibuses.

Ahora, ¿ley espejo? Sí. Pero que los recursos vayan en beneficio directo del transporte público menor y mayor en todas las regiones.

En este caso, señor Ministro, lamento decirle que voy a votar en contra. Y después pediré votación separada, con el fin de aprobar el otorgamiento de apoyo a los transportistas menores, a los colectiveros de nuestro país.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra la Senadora señora Van Rysselberghe.

La señora VAN RYSELBERGHE.— Señor Presidente, he escuchado con suma atención el debate habido en esta Sala, y particularmente las intervenciones de los Senadores que participaron en la Comisión y la del señor Ministro.

Lo digo porque me llama profundamente la atención que se esté solicitando esta ¡enorme cantidad de recursos! En régimen, estamos hablando de cerca de 5 por ciento de lo que se pretendía recaudar con la reforma tributaria, solo como aporte adicional por año.

Entonces, cuesta asumir que se está pidiendo esa cantidad adicional de dinero solo para tapar hoyos.

El señor Ministro dijo: “Acá no se trata únicamente de paliar el déficit del Transantiago, sino que, además, hay una adecuación a la Ley de Quiebras; se incorporan los ascensores y los tranvías; se aumenta el giro del Metro”.

Está bien. Y uno podrá tener opiniones al respecto.

Con relación al incremento del giro del Metro, mi parecer es distinto del que planteó el señor Ministro.

Pero, yendo al fondo del asunto, debo su-

brayar que ninguna de tales medidas apunta a resolver el problema de gestión que aqueja hoy al Transantiago.

Uno podría pensar que debe entregar los recursos necesarios para que el sistema siga funcionando, pues, como dicen los lolos, “es lo que hay ahora”. Pero ello, siempre y cuando exista una programación sobre cómo vamos a arreglar el problema. Porque no solo nos están pidiendo que mantengamos el subsidio que se estaba dando tradicionalmente, sino además que lo aumentemos en una cantidad increíble con los ojos y los oídos tapados y con las manos vendadas, sin que ni siquiera nos señalen un programa, un plan, una carta Gantt, algo fiscalizable, para ver si se está avanzando o no en la calidad del servicio.

Ahora, me llama mucho la atención que el señor Ministro afirme que se trata de uno de los mejores sistemas de transporte público.

A decir verdad, quedé muy impresionada con esa aseveración. Porque, de lo que uno observa por televisión -yo vivo en una región; por lo tanto, prácticamente no uso el sistema-, los usuarios corrientes del Transantiago no se hallan conformes.

O sea, todos los usuarios que le ponen nota roja al Transantiago están profundamente equivocados, mientras los expertos sostienen que es el mejor sistema que hay.

¡Algo no me cuadra...!

Un poquito de realismo obliga a pensar que el sistema tiene algún defecto que impide que la gente lo valore como se supone que debiera hacerlo, de acuerdo a lo que planteaba el señor Ministro.

Ahora se formula una petición, pero no se ofrece nada a cambio. O sea, no hay cómo disminuir la evasión, mejorar los rendimientos, reducir los tiempos de viaje, etcétera. Todo sigue exactamente igual. Y se plantea una cosa bastante cosmética, pero nada que vaya al fondo del problema.

Entonces, considero de una irresponsabilidad suprema el comprometer tal cantidad de

recursos por un importante número de años sin siquiera un esbozo de la forma como se pretende mejorar la calidad del servicio.

Ahora, a quienes representamos a regiones se nos dice: “¡No! ¡Es que hay una ley espejo!”.

Yo concuerdo con el Senador Moreira en que esa ley tiene bastante poco de espejo. Porque los 1.350 millones de dólares para el Transantiago van a beneficiar a 4,6 millones de habitantes. Pero les quiero decir que en el resto de Chile vivimos más de 10 millones de habitantes, quienes no tendremos más que esa cantidad de recursos para mejorar todos nuestros problemas de conectividad.

Por lo tanto, se trata de un espejo bastante peculiar, pues reparte bastante mal los recursos a un lado y otro.

Además, se dice: “De esa manera van a llegar los recursos a las regiones”.

No me cabe duda de que deben llegar.

Aquí he visto que los Senadores defienten con mucho ahínco a sus regiones. Porque quienes representamos a regiones y vivimos en ellas no somos chilenos de segunda categoría como para que el Estado no invierta también en mejorar nuestra calidad de vida.

Probablemente a las regiones llegaría más dinero si no se malgastaran los recursos en tratar de establecer paliativos para un sistema que hasta el minuto no tiene atisbos de mejoría.

Yo estaría disponible para aprobar lo que se nos propone, pero contra algún proyecto que nos diera luces sobre cómo se va a mejorar el servicio.

Pedirnos que aprobemos esto así como está, sin carta Gantt y diciéndonos que debemos hacer fe en que las cosas van a mejorar, me parece un abuso de confianza.

Ahora, si lo aprobáramos en tales condiciones, habría una irresponsabilidad de nuestra parte.

Imagino que esta ha sido la misma discusión que se ha hecho desde que el Estado empezó a requerir aportes adicionales para el sistema.

Así que voy a votar que no. Y ojalá el proyecto se rechazara, para obligar al Gobierno a que proponga una solución real.

La actual Administración ha tenido tiempo más que suficiente para darse cuenta de que el sistema no funciona. Y, más allá de que vaya a funcionar o no, debe presentar una iniciativa seria para mejorar el Transantiago, al objeto de no seguir malgastando recursos. Porque, tal como dijo el Senador Allamand, de un proyecto realista que vaya en esa dirección no hay absolutamente nada.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— No sé si existe acuerdo -porque hay once inscritos- para hablar cinco minutos por Senador.

El señor LETELIER.— ¡No!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Imaginaba que esa iba a ser la respuesta.

Tiene la palabra el Senador señor Letelier.

El señor LETELIER.— Señor Presidente, estimados colegas, me sorprende la ligereza del lenguaje usado en esta Sala para una discusión de esta magnitud.

Por ejemplo, me llama la atención que en el Senado de la República se empleen conceptos errados cuando se habla de déficit, el que, como concepto, no existe en el transporte público de pasajeros.

Me extrañan las referencias de algunos a lo que “los análisis dicen” cuando parece que no se ha leído lo que piensan incluso los centros de estudios de la Derecha respecto del modelo de transporte público de pasajeros en la Región Metropolitana.

Por ende, permítame explicar, señor Presidente -lo planteo como alguien que ha seguido el debate en cada una de sus etapas y ha estado en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones-, que nos hallamos en la cuarta fase de una discusión sobre la modificación del sistema.

La primera de ellas, muy fallida, se vinculaba con la implementación de lo que se cono-

ció como “Transantiago” y generó una crisis tremenda, por haberse configurado a partir de cierta tecnocracia y pensándose en reducir el número de buses, sin una comprensión de cómo funciona la ciudad.

La segunda se verificó en esta Corporación. En una Comisión especial en la que participaron también la entonces Senadora señora Matthei y, si no me equivoco, el Honorable señor García, varios intervinimos en el análisis de cómo abordar el problema del transporte público de pasajeros. En esa oportunidad se socializaron en el Congreso conceptos como TPP, TPK y diferentes elementos en relación con cuáles son los guarismos que se usan para los efectos del sistema.

Políticamente, incluso, gente de las bancas de enfrente no quería, por momentos, tomar parte en el debate, ya que no deseaba hacerse corresponsable del modelo de transporte en la Región Metropolitana.

Cabe recordar la labor del titular de la Cartera en esa época, el señor René Cortázar, a quien le tocó modificar los contratos.

En la tercera fase, durante el Gobierno del Presidente Piñera, el Ministro de Transportes de entonces, junto con colegas de enfrente, asumieron un lenguaje distinto en el Congreso Nacional. No mencionaban un déficit, sino el rol del subsidio público al transporte de pasajeros para cubrir al menos tres variables, que es lo mismo que se hace ahora: el transporte escolar, el traslado que no se paga y un tercio de la inversión del Metro en la Región Metropolitana.

Sin duda, señor Presidente, ahora estamos frente al análisis de la cuarta etapa del sistema en Santiago, donde la situación es muy distinta que en las otras catorce regiones. A mí me gustaría que en la discusión futura nos abocáramos a las políticas de subsidio al transporte de pasajeros en el país y no solo en la Capital, porque creo que una de las perversiones en el asunto son los mal llamados “recursos espejo”. Hay mucho financiamiento escondido que no

se destina a dicha actividad.

Es más. Existe una norma que determina cuál es el mínimo de la plata que en las regiones tiene que ir al transporte público de pasajeros, pero se cubren muchos aspectos que no inciden directamente en la tarifa, que es lo que les interesa a los ciudadanos.

Aquí se ha hecho referencia a una política de subsidio. Todos los especialistas que concurren a la Comisión demostraron que nos encontramos dentro de los modelos de transporte público de pasajeros que requieren una mirada distinta, sin duda, pero, para el nivel de recursos que se utilizan en el subsidio, no es mucho más de lo que se puede pedir. Según los estudios -ya que a la gente le gusta referirse a ellos-, nuestro sistema probablemente es de los mejores en América Latina por peso invertido.

¿Deseamos algo de mejor calidad? Sin duda. Y eso pasa por un debate en cuanto a qué tipo de ciudad queremos. En la Comisión se ha planteado que es preciso llevarlo a cabo en un contexto mayor.

Sin embargo, es preciso entender que median discusiones diversas. No se trata del Metro frente a los buses ni de los buses frente a los taxis colectivos, sino de un sistema de transporte público de pasajeros. Por eso, se registra un avance muy grande al reconocerse que el transporte menor es parte de este último, algo que no se había querido asumir. O sea, hay una red de servicios distintos. Los traslados en la Región Metropolitana no funcionan sin los buses.

No voy a entrar ahora en la controversia de si los operadores son todos buenos. La verdad es que existen tremendas diferencias entre uno y otro. Hay un problema de economía de escala, pero creo que algunos de ellos invirtieron en el proyecto, sacaron la plata y tienen semi-quebradas sus empresas, y estamos expuestos a un riesgo tremendo por los que han sido poco responsables.

Por mi parte, entiendo que los aspectos relacionados con el transporte público dicen

relación con uno de los bienes que el Estado debe proveer. Aquí radica la cuestión de fondo.

¿O deseamos que ese sea un asunto privado?

¿Queremos que la gente se baje o no de los autos?

¿Esperamos que aumente o no la velocidad del transporte público de pasajeros?

Para nuestro tipo de ciudad, tan extendida, tan poco densificada y en la cual las horas de viaje son muchas, evidentemente tenemos que invertir en vías exclusivas o en calles solo para el transporte público. Es necesario considerar a qué lado de la calle se baja la gente y el desplazamiento de taxis a mano izquierda y de buses a mano derecha. Cabe discutir aspectos de gestión que son fundamentales. Exhibimos un tremendo déficit en este ámbito, en el que podemos avanzar mucho.

Ahora, se suscita un debate con relación al Metro, señor Presidente. No abrigo la convicción -y quiero decirlo- de que sea bueno que este asuma una responsabilidad en el transporte de superficie. Es algo que estoy abierto a tratar.

No me opongo a un rol del Estado en ese ámbito. ¿Pero para qué? ¿Para una contingencia? ¿Para contar con una empresa espejo o para evaluar efectivamente lo que se está gastando? Es muy importante precisarlo.

A mi juicio, la aprobación del proyecto es una necesidad, pero requiere también -y eso corresponde a la discusión particular- que nos ocupemos en la materia sin la estridencia de algunos que juzgan que el transporte público de pasajeros en Santiago es un desastre, porque no es cierto.

¿Queremos un estándar mejor? Así es. No nos gustaba la contaminación de antes, que se ha reducido bastante; el número de accidentes, que ha disminuido significativamente; tanta desprotección de los choferes, quienes la sufren hoy mucho menos.

¿Se puede avanzar? Claro que sí.

En la cuarta etapa se requieren, de una vez

por todas, políticas de transporte público de pasajeros para el país.

Los que somos de regiones deseamos que baje la tarifa en ellas. No queremos que el traslado entre una comuna rural y la capital regional cueste mil quinientos pesos, en circunstancias de que los sueldos promedio son mucho más bajos que en la Región Metropolitana.

Hay señales perversas en el sistema.

Tampoco deseamos que los llamados “recursos espejo” no lleguen a las regiones. Desde hace tiempo que no se dispone de una cierta norma que debe ser aprobada por la Contraloría para invertir los recursos.

El Senador que habla va a aprobar la iniciativa en general.

Estimamos importante que el transporte público sea un bien en que el Estado intervenga por la vía de subsidiar. Pero todos los institutos que nos han venido a ver -¡todos!-, como Libertad, Libertad y Desarrollo, han entendido que se trata de una inversión, no de un gasto. Sería útil que conversáramos en el mismo lenguaje.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Honorable señor Ignacio Walker.

El señor WALKER (don Ignacio).— Señor Presidente, qué duda cabe de que la experiencia del Transantiago ciertamente es un ejemplo, como aquí se ha dicho, de tal vez la peor política pública en los veinticinco años que llevamos de vuelta a la democracia. Lo anterior no está en discusión, y cada uno podrá reflexionar acerca de por qué y cómo ello ocurrió y de cuáles son las responsabilidades.

Encuentro mucho más interesante lo hecho por el ex Ministro de Transportes señor René Cortázar, quien ha publicado un libro acerca de diez lecciones, desde el punto de vista de las políticas públicas, que se pueden extraer de aquella que nos ocupa y de otras experiencias en nuestro país.

Por lo tanto, me parece que no tiene mu-

cho sentido hacer permanentemente la misma referencia histórica y apuntar con el dedo a posibles responsables. Es preciso extraer enseñanzas y tratar de mirar hacia adelante para ver cómo lograr un buen sistema en el ámbito de que se trata.

El subsidio en la materia evidentemente es una realidad a nivel mundial en las sociedades más desarrolladas. No hay ninguna en el mundo que no cuente con el mecanismo. Y lo cierto es que en Chile no lo aplicábamos hasta hace cinco años. Era una anomalía. Pero también lo era, así como un peligro público, el sistema de transporte público en la Región Metropolitana.

¡Y para qué mencionar los déficits tremendos en las regiones!

Dicho instrumento es una realidad -repi-to- en los países desarrollados. Y el nuestro se halla en vías de desarrollo. En París y en Londres, por ejemplo, el subsidio a la operación del transporte público fluctúa entre un 40 y un 60 por ciento. En Chile varía entre un 35 y un 40 por ciento.

Si se aprueba el proyecto que nos ocupa, como espero, llegaremos a una cifra de 120 mil millones de pesos adicionales: 60 mil millones para Santiago y 60 mil millones para las otras regiones. Son mil 300 millones de dólares. A eso asciende el subsidio en Chile.

En Buenos Aires importa dos mil millones de dólares, como ha dicho el señor Ministro. En Londres asciende a tres mil millones.

Destinar mil 300 millones de dólares a este efecto -o 920 mil millones de pesos, su equivalente-, a pesar de ser doloroso, de llevarse a cabo un legítimo debate acerca del destino de los recursos, evidentemente que es la tónica y lo que impera al respecto en los países desarrollados.

Además, todos sabemos que los usuarios del sistema son las personas de menores ingresos, quienes carecen de un vehículo para trasladarse. Por lo tanto, la medida presenta un contenido progresivo: el subsidio del transporte público, utilizado principalmente por ese

sector.

Ahora bien, estimo razonable uno de los comentarios del Senador señor Allamand, aunque no comparto su conclusión ni su voto. Su Señoría ha expresado: “Evitar el aumento de tarifas no puede ser la única o la principal justificación de un subsidio de este monto”.

Efectivamente, el panel de expertos informa acerca de un incremento en el valor del pasaje de un 5 por ciento, y queremos evitar el alza.

Tratándose de uno de los motivos que justifican el mecanismo y el aumento de 120 mil millones de pesos en el año en curso y de 260 mil millones, si se considera a Santiago y a regiones, a partir de 2018 y hasta 2022, evidentemente que es legítimo preguntarse cuál ha sido el destino de los recursos -en ese sentido, el señor Ministro de Transportes también tiene razón- en estos cinco años.

Desde luego, los estudiantes pueden viajar con una tarifa rebajada. En la Región de Valparaíso y del Aconcagua, a la que represento, permanentemente se observa el alivio que la medida les significa a ellos y a sus familias. Esta no sería posible sin el subsidio.

En seguida, se ha fortalecido el transporte regional. El “efecto espejo” es muy importante para regiones distintas de la Metropolitana. A ellas se destinan cuatrocientos mil millones de pesos, los que ascenderán a cuatrocientos sesenta mil si se aprueba el subsidio, como lo espero.

Asimismo, con cargo a estos recursos se han generado servicios de conectividad.

Además, se ha invertido en infraestructura.

En consecuencia, no se trata solo de evitar el aumento de la tarifa.

Y, en el mismo sentido, para terminar aterrizando en la realidad de la Quinta Región, en mi caso, que presenta bastante diversidad con 38 comunas, la conectividad ha sido señalada como el principal objetivo, de hecho, por el Gobierno regional, tanto en la presente Administración como en la anterior.

El aspecto recién mencionado no es me-

nor, entonces, y quiero dar un ejemplo de ello. Cuando el Presidente Lagos, en 2005, reinició el Metro Regional de Valparaíso, más conocido como Merval -el servicio estuvo detenido mucho tiempo-, se registraban ocho millones de pasajeros, los que hoy ascienden a 22 millones. Y nueve o diez trenes llegarán a fines de año y durante el próximo. Por lo tanto, Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana, Peñablanca y Limache importan 22 millones de pasajeros que se transportan en el sistema.

¿Cómo le encuentro sentido, en la circunscripción que represento, a este esfuerzo, que no solo dice relación con Santiago, sino también con las regiones? El recorrido del Merval se podría extender, por ejemplo, desde Limache a Quillota, La Cruz y La Calera. Se están invirtiendo 320 millones de pesos este año para estudiar la viabilidad y la factibilidad técnica de la medida. En términos de conectividad, unir el Gran Valparaíso con el interior les cambiaría la vida a las personas, como es obvio.

Si nos ponemos en la perspectiva de que el destino de los recursos no es solo evitar un aumento de la tarifa -objetivo que es importante, desde luego-, sino también incorporar elementos de infraestructura, abaratar el pasaje de los estudiantes y velar por la conectividad, resulta claro que ello le da un sentido a lo que estamos haciendo.

He mencionado una sola obra, en el caso de la Quinta Región, de aquellas que aspiramos que se puedan impulsar en el Gobierno de la Presidenta Bachelet, pero cada uno de nosotros, que representamos a distintas circunscripciones, obviamente podemos dar testimonio de que estos recursos, que van a ascender a 920 mil millones de pesos o mil 300 millones de dólares, son mucha plata. Mas no hay ningún país desarrollado en el mundo que no cuente con un sistema sustantivo de subsidio a la operación del transporte público.

Por eso, votaré a favor.

El señor WALKER, don Patricio (Presiden-

te).— Hago presente que hay nueve inscritos, habiéndose pedido segunda discusión para la iniciativa que nos ocupa. Cabe recordar que la tabla de la sesión de mañana comprende varios proyectos de ley. Si no hay objeciones, se prorrogará por una hora el Orden del Día.

Acordado.

Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.— Señor Presidente, el 27 de junio recién pasado se cumplió el primer año del fallecimiento, tras una larga agonía de casi un mes, de Marco Cuadra, dirigente que se quemó a lo bonzo el 2 de junio de 2014 ante las prácticas antisindicales de que era objeto por parte de la empresa Redbus S.A, operadora de los recorridos B y C del Transantiago.

En esas circunstancias, se realizaron velatorios a lo largo de todo Chile.

Pudimos conocer un mensaje que envió a sus colegas, en el que les dijo: “He decidido mandar una carta al inspector regional del Trabajo para contarle cómo tratan a los sindicatos en mi empresa. Por lo tanto, me voy a quemar en el Ministerio de Trabajo. Hasta siempre, compañeros”.

Lo que pasó con Marcos Cuadra revela un aspecto poco tocado y del cual el Gobierno tiene que preocuparse.

Cuando instalamos el Transantiago, la promesa fue mejorar el servicio a los usuarios, pero también las condiciones laborales de los conductores, quienes cumplían extensas jornadas. Se registraban un gran consumo de drogas y diversos problemas de estrés.

Ya llevamos cinco años y el problema no se ha superado. Hay 16 mil trabajadores y más de 800 sindicatos. Se ha llegado a una situación muy compleja. El personal se sindicaliza por el fuero, dada la alta inestabilidad.

Lo cierto es que, a pesar de las fuertes multas que hoy día se les aplican a las empresas del Transantiago, estas se hallan lejos de cumplir con la protección de los trabajadores. Se cursan miles de multas y no todas se pagan. Y ahí vemos a la Dirección del Trabajo, dilatan-

do las más de las veces.

Es bueno señalar, frente a la crítica que aquí se hace al Transantiago, la cual comparto, que el Presidente Piñera tuvo cuatro años para solucionar el problema. Le he preguntado al Ministro Gómez-Lobo si existe un estudio comparativo que muestre lo que se avanzó en esta materia durante los cuatro años del Gobierno de Piñera con relación a lo que hemos logrado nosotros en solo dos.

Siento que se necesita sincerar las condiciones del Transantiago.

Tuve oportunidad de visitar Madrid junto con el Honorable señor Zaldívar y el entonces Senador Chadwick. Y en esa ciudad el municipio subsidia el transporte. Anualmente significaba un costo de 1.350 millones de euros y había una recolección por concepto de pago que llegaba solo a 800 millones. Es decir, se daba un déficit de más de 500 millones de euros. Y el transporte público en Madrid es el mejor de Europa.

¡Siempre va a haber déficit! Lo importante es que, si lo hay y se otorga un subsidio fiscal, tiene que entregarse un buen servicio. En tal sentido, hemos sostenido que hay aspectos que no mejoran en el Transantiago. Son temas en los que tenemos que profundizar.

Este siempre ha sido un debate muy corto, con estrecho margen. El informe que nos presenta el Gobierno contiene la evaluación económica, el impacto de la evasión y el mal uso de la Tarjeta Nacional Estudiantil (TNE). Yo quisiera saber cuánto ganan los administradores del Transantiago. ¿Han pagado las multas? ¿Están cumpliendo los recorridos? ¿Cumplen la exigencia tecnológica que prometieron para recibir este millonario subsidio?

Sobre esos aspectos no he encontrado nada en el informe. Nada se dice respecto de la evaluación de los costos asociados al buen servicio. El estudio que se plantea tiene que ver con los subsidios, con la evasión y con el mal uso de la TNE.

Recuerdo que cuando esto se puso en mar-

cha partió con el Banco Falabella, el Banco Chile, un conjunto de instituciones bancarias que se metieron al negocio del transporte público porque eran la espalda económica de las empresas que llegaban.

Transcurridos cinco años, lo que existe es un sistema deficitario que tiene la llamada "ley espejo". Para mí, a lo menos debiera haber una evaluación, señor Presidente. Es ofensivo que a este Senado, con 34 representantes de regiones, de un total de 38, se le haga llegar un informe que no da cuenta en forma detallada del uso de los recursos en cada una de las quince regiones. O sea, tenemos que aprobar 400 mil millones de pesos para el Transantiago y no se nos informa sobre los resultados de la ley espejo. A mi juicio, no se nos quiere entregar esos antecedentes.

Se pone énfasis en la evasión, por cierto, que es mala: 25 por ciento de los pasajeros no paga por las etapas de viajes que realiza. Asimismo, se hace mal uso (aproximadamente, 7 por ciento) de la TNE. El Ministerio administra esta tarjeta junto con la JUNAEB y ha resultado un desastre en regiones.

¿Sabe, señor Presidente? El temor que tenemos es que nos quieran imponer un modelo que presenta fallas y que, desde luego, todavía se encuentra en etapa de desarrollo. Todos los expertos hablan de que se requieren 10 años para estabilizar un proyecto de modernización del transporte público. Pero ahora lo quieren imponer en la Región del Biobío. Han venido de CORESUR (Consejo Regional Sur del Transporte Urbano Mayor) a plantear que la implementación del perímetro de exclusión, que básicamente dice relación con el tema de la licitación, tendrá una extensión máxima de 5 años, en virtud del artículo 4º transitorio de la ley N° 20.696.

Hoy, en regiones las máquinas salen de servicio cuando cumplen 12 años. Son máquinas en buen estado y viene el subsidio de chatarrización, pagado por el Estado, que alcanza a los 12 millones de pesos por cada máquina

retirada de circulación. No obstante, muchas de ellas se encuentran en buenas condiciones. ¿Dónde irán a parar? ¿Se chatarrizarán de verdad?

En la ciudad de Coronel ha habido estafas y Metalpar -cuya historia, que es de larga data, ya conocemos -, además de otras empresas, ha generado una situación muy compleja para los transportistas del sur. Cuando estaban en Santiago, se daba el desastre, el abuso más grande.

Quiero llamar la atención del Senado en orden a que, si el Transantiago no termina de consolidarse, cualquier alteración que hagamos en los procesos de regiones, que están funcionando más o menos ordenadamente, debe llevarse a cabo con sigilo, con responsabilidad y, por cierto, con mucha evaluación. Los dirigentes que vinieron entregaron un documento muy importante de evaluación.

También quiero recordar que en la Región del Biobío, particularmente en Concepción, cuando los estudiantes en Santiago, los "pingüinos", peleaban por conseguir 24 horas de transporte los siete días de la semana, incluyendo el horario nocturno, ya teníamos esos beneficios desde hacía siete u ocho años, sin contar la rebaja en el valor del pasaje para los adultos mayores.

En esa ciudad, los estudiantes tienen transporte público los siete días de la semana, incluyendo sábados y domingos, las 24 horas. Y también hay un subsidio especial, una tarjeta que beneficia y se entrega a los adultos mayores.

Señor Presidente, antes de pronunciarnos -entiendo que el Ministro ha tenido que salir de la Sala-, me gustaría que se nos diera una evaluación, a lo menos general, del uso de la ley espejo -me dicen que el Ministro está sentado detrás de mí-, de modo tal que, cuando me pregunten al respecto en mi región, sobre todo cuando le comuniquemos a la gente que va a llegar plata para mejorar el transporte público, yo pueda decir "para esto viene" y pueda dar a conocer la buena nueva. Pero no se trata de

aprobar millonarios recursos que no presenten el desglose que me gustaría conocer, principalmente cuánto gana el administrador provisional, cuánto se va en el ejercicio de administrar el Transantiago, de tal manera que no solo nos fijemos en el porcentaje de evasión.

Creo que fue el ex Presidente Frei, cuando era Senador, el que al ver que el sistema no funcionaba preguntó en la Sala: “¿En qué lugar del mundo el transporte público subsidiado es privado?”. En Londres es estatal; en Madrid es estatal; en todas las capitales de Europa es estatal. No es privado. Lo que ahí hay es un subsidio que otorga el Estado para su transporte público. Hoy nosotros se lo damos a un conjunto de empresas que no cumplen las normas laborales y cuyo único interés -digámoslo- es aumentar sus utilidades. Vienen y se van.

En ese sentido, señor Presidente, creo que, a 5 años de la creación del subsidio al Transantiago, una evaluación real se hace urgente y necesaria, sobre todo para determinar si el transporte público de la capital, que presenta estos niveles de gasto (2 millones de dólares diarios -eso es lo que nos cuesta el Transantiago-), tiene que seguir siendo administrado por un conjunto de privados que no lo hace bien, o si de una vez por todas se debe hacer cargo de su administración el Estado.

El Metro de la capital era uno de los mejores trenes subterráneos de América Latina. Se sobrecargó por el mal funcionamiento del Transantiago, pero sigue siendo una empresa pública, estatal, de altísimo rendimiento. Es la recarga de pasajeros, principalmente producto de los graves incumplimientos del transporte de superficie, lo que lleva a la gente a optar por su servicio.

Algunos dirán que es una idea estatista, una idea de izquierda. ¡No! Que yo sepa, ni en Madrid, ni en Londres, ni en París, ni en las principales ciudades del mundo desarrollado, ni en Finlandia, ni en todas las capitales de Europa, son “izquierdosos”. ¡El MAS no tiene filiales en Europa, señor Presidente...! Y la Izquierda,

si bien tiene presencia allí, concuerda con la Derecha en cuanto a que el transporte público es del Estado. La novedad nuestra es que se lo pasamos a privados. Entonces, cuando hay que reclamar, efectivamente nos encontramos con un problema de fiscalización.

Si el sistema no mejora, la evaluación del traspaso del transporte público de la Región Metropolitana al Estado va a surgir simplemente de la necesidad de no seguir con este millonario derroche y con el pago de recursos que al final solventan todos los chilenos. Porque cuando se pagan 2 millones de dólares en Santiago, el costo lo asume la gente de Concepción, de Tomé, de Penco, de Talcahuano, de Santa Bárbara. Lo pagan las regiones. Lo paga su región, señor Presidente. No es que salga de las arcas de la gente de la Región Metropolitana. Y lo peor: los recursos van a una empresa privada.

¡Patagonia sin represas!

¡Nueva Constitución, ahora!

¡No más AFP!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).— Tiene la palabra el Senador señor Guillier.

El señor GUILLIER.— Señor Presidente, estamos discutiendo un proyecto que se ha hecho rutinario todos los años y que, en este caso, propone aumentar el monto total del subsidio a que se refiere el artículo tercero transitorio de la ley N° 20.378, con un aporte especial, adicional, de hasta 60 mil millones de pesos, del 2015 al 2017, y de 130 mil millones de pesos, desde el año 2018 al 2022.

Ahora, ¿por qué esta discusión? Desgraciadamente, más que pensar en una mejor atención a la ciudadanía, se trata de sostener un modelo de negocio llamado “Transantiago”, que no ha logrado, primero, consolidarse como modelo de negocio, y segundo, menos avanzar y mejorar en forma progresiva un servicio básico para la ciudadanía.

Felizmente, en parte ha significado también un subsidio para el transporte público de regiones, aun cuando, en los hechos, se lo ve más

como una suerte de costo adicional del Transantiago o como una compensación para los transportistas de aquellas.

En ningún caso, ni en Santiago ni en regiones, se podría decir que los aportes que el Estado realiza han ayudado a mejorar la calidad del servicio, toda vez que más bien han permitido a los operadores no hacer inversiones y confiar en que podrán sostener el sistema por la vía del subsidio.

Sin embargo, siendo esta una discusión rutinaria, en este caso presenta algunos agregados. Por lo pronto, incorpora regulación y sujetos de subsidio, como vehículos con propulsión propia (teleféricos, tranvías), lo que abre potencialmente -imagino- el camino a impulsar algún tipo de proyecto de transporte público en regiones. Habrá que ver cuáles de ellos se concretan. Algunas regiones ya han sido señaladas como depositarias de iniciativas que podrían desarrollarse, más allá de recibir subsidios que al final más bien terminan empatando con los intereses de los operadores.

En segundo término, el proyecto se abre a la posibilidad de entregar subsidios en algunas regiones por rebajas de tarifas en los llamados "perímetros de exclusión" en las zonas urbanas, como asimismo en las rurales.

Y, finalmente, incorpora un bono para los taxis colectivos, equivalente a 5 unidades tributarias mensuales, para los años 2015, 2016 y 2017.

Por otra parte, se incorpora en el objeto social del Metro de Santiago la posibilidad de prestar servicios de transporte público remunerado de pasajeros en superficie, lo cual hace suponer que podrían existir algunos planes de desarrollo en el mismo sentido, los que sería bueno explicitar.

Sin embargo, señor Presidente -y para concluir-, hasta ahora este sistema de subsidio no aparece ante la opinión pública como un mecanismo eficiente en la perspectiva de asegurar la calidad de un servicio de transporte, sino, fundamentalmente, como un costo que se paga

-reitero- para sostener un modelo de negocio que no termina de afirmarse y que muestra gastos siderales.

Y permítanme hacer una pequeña precisión.

No entiendo por qué razón se entrega un bono compensatorio para bencina a los taxis colectivos y se excluye a los taxis básicos, en sus modalidades ejecutivo y de turismo, que prestan un servicio similar, toda vez que la petición de recursos para mayores subsidios al transporte se basa en la idea de avanzar hacia una suerte de sistema integrado. No hay razón aparente para no considerar a los taxis básicos en sus submodalidades ejecutivo y de turismo.

Por lo tanto, si bien es cierto que vamos a apoyar, con resignación, el proyecto en análisis -si no, quedaría un desastre mayor-, la verdad es que seguimos en la situación de otorgar subsidios anuales para sostener (insisto) un modelo de negocio cuyo pie en regiones tiene que ver más con una suerte de compensación que con recursos que mejoran cualitativamente los sistemas de transporte zonales.

Muchas gracias.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Montes.

El señor MONTES.— Señora Presidenta, ayer me tocó asistir con el Senador Hernán Larraín a un seminario en la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), donde tuve ocasión de hablar sobre la crisis del Congreso Nacional.

Y pensando qué pasa con el Parlamento, por qué ha caído su prestigio, llegando a niveles muy bajos tanto en Chile como en otros países, me atrevo a decir que quizás una de las cosas importantes es el tipo de debate que desarrollamos y cómo lo acometemos, hasta qué punto discutimos los grandes temas nacionales con la altura necesaria, pues ellos requieren soluciones más complejas que no pueden simplificarse como que aquí están los malos y allá están los buenos.

He escuchado muchas intervenciones que buscan descalificar a quienes están en el Go-

bierno, a los Ministros, pero sin asumir el problema real de que tenemos ciudades muy sobrepobladas y serios problemas relacionados con cómo se trasladan las personas dentro de ellas, dadas las características del tipo de urbe con que contamos.

La discusión sobre las ciudades tiene como eje principal el analizar el transporte de pasajeros.

Los planes reguladores que hemos impulsado no han logrado resolver el dilema del transporte. Debemos buscar distintas formas de distribuir el suelo, en fin. La Cámara Chilena de la Construcción pide que Santiago crezca en 10 mil hectáreas, por ejemplo. Y no pensamos cómo vamos a llegar con transporte a algunos sectores a costos adecuados y cómo se van a desplazar las personas.

Cuando se subsidia el transporte público para brindar un mejor servicio, no solo se está subsidiando a las empresas del rubro, sino también a las personas, a los negocios que hay por distintos lados; en definitiva, se está subsidiando el funcionamiento de la ciudad.

Yo no pensaba hablar, señora Presidenta, pero lo hago porque oí al Senador Coloma y en verdad me impresionaron sus argumentos.

Se hace gran escándalo porque aquí, dice, se están gastando 12 mil millones de dólares, acumulando y sumando todas las cifras que él creyó que podían sumarse.

Yo quiero recordar que la pura deuda subordinada representó para el Estado chileno entre 35 mil y 40 mil millones de dólares. Fue una mala política, un mal manejo de toda una coyuntura y eso es lo que significó para la sociedad.

Pero no nos podemos quedar pegados en aquello. Ahí había que ver cómo resolver el problema y por eso se planteó una solución para el sistema financiero. Está claro: el Banco de Chile debe pagar 700 millones de dólares anuales hasta el año 2036, a pesar de obtener grandes utilidades. Es una carga que la sociedad y el Estado le impusieron.

Podríamos mencionar las franquicias tributarias. ¿Cuánto significan para el año 2015? ¡10 mil millones de dólares! O sea, impuestos no pagados por las empresas, con lo cual se busca estimular determinado desarrollo o paliar otras cosas.

Solo el 65 por ciento del IVA le representa este año al Estado, en gasto tributario, 800 millones de dólares, equivalentes al subsidio fiscal total del Transantiago. Para este año, tal valor alcanza a 700 millones de dólares.

Entonces, como que de repente falta una discusión más concreta, más real, que vaya más allá de tratar de sacar una pequeña ventaja criticando esto o lo otro.

¿Qué contiene el proyecto en debate?

Cosas muy fundamentales.

En primer lugar, amplía el concepto de transporte público, en la medida que trata de incorporar en dicho concepto a los ascensores, bajo ciertas circunstancias, y también a los tranvías, al metrocable.

En segundo término, prevé posibles problemas más serios con el Transantiago, como la aplicación de las normas de la Ley de Quiebras al transporte público. Estuvimos a punto de tener una quiebra el año pasado, de que las empresas colombianas hicieran crisis, porque presentan serias dificultades de manejo, de administración, de todo. Y ha habido que evitar estas quiebras por todas las implicancias que ellas acarrearían.

También hay que prever que en determinadas circunstancias el Metro podría asumir cierta parte del transporte de superficie con cualquier tecnología, de tal manera de resolver situaciones como las que estamos temiendo que pudieran ocurrir en algún momento.

Personalmente, me parece que el Metro debería estar facultado para entrar al negocio inmobiliario. No puede ser que en los terrenos que compra solo pueda construir una estación y que en todo el perímetro que queda alrededor no pueda levantar un edificio con locales comerciales o con departamentos, como sí lo

pueden hacer los metros de todo el mundo. Es una facultad que hemos pedido. Hemos presentado proyectos con la firma de varios parlamentarios. Ojalá que eso se considere.

El tercer tema del proyecto se refiere al aumento del subsidio, de modo de llegar a los 700 millones de dólares. ¿Cuánto cuesta el funcionamiento del Transantiago? 2 mil millones de dólares. ¿Cuánto se autofinancia con los pasajes? 1.300 millones de dólares, a los que se suman los 700 millones de subsidio.

El Transantiago atravesó una crisis inicial, pero hoy nos hallamos en una etapa totalmente distinta. La crisis se debió a que no hubo institucionalidad, a que no existían subsidios, a que estaban mal estudiados los orígenes y destinos de los pasajeros, a que el tamaño de la flota no tenía relación con las necesidades del modelo.

¿Qué pasa en la actualidad? Hay más costos asociados porque existen mejores condiciones de trabajo para los choferes, por ejemplo. Se formalizó su situación. ¿Subsisten algunos problemas? Sin duda, pero los conductores cuentan con otro estándar laboral.

Se dispone de nueva tecnología en materia de buses. Y aunque persisten algunos inconvenientes, ya no se trata de los “camiones con carrocería” que había antes.

Hay nuevas tecnologías para el pago de pasajes, como la tarjeta Bip y otras.

A mi juicio, este proyecto debiéramos apoyarlo con seriedad, más allá de las cuestiones que podamos abordar en la discusión particular.

Yo no he hablado de los fondos espejo, que son adicionales a todo lo anterior. Con ellos se busca resolver los problemas de las regiones. Este no es un proyecto antirregiones, sino uno que persigue solucionar ciertas situaciones que se producen en la Región Metropolitana. Todo indica que los recursos no han sido bien asignados, bien administrados. Eso lo acepto, pero lo que debemos hacer es mejorar esa parte e incorporar elementos en esta iniciativa para que aquello ocurra.

A mí no se me escapa que las personas de la circunscripción que represento me reclaman todos los días debido al Transantiago. Creo que hay muchos problemas operativos por resolver.

Por ejemplo, en muchos sectores de la capital los fines de semana no hay transporte público porque a los operadores les conviene más pagar las multas que llegar con buses a determinados lugares. Eso no puede ser. Por ello, las multas no debieran ser por cada acción en sí misma sino acumulativas, porque, si no, a los dueños simplemente les conviene más pagar el monto correspondiente que sacar un microbús a la calle.

La adecuación de los recorridos es algo tremendamente lento, que se inicia con el surgimiento de la demanda y termina con la llegada del transporte. Y los buses del Transantiago tienden a ordenarse en función de su rentabilidad y no de la demanda. Ese es el problema del carácter privado del sistema. Porque en un modelo público han de privilegiarse las necesidades de la ciudad y no los intereses de la empresa.

Hace poco estuvimos en Lo Espejo discutiendo con los vecinos en las ferias ciudadanas, y estos nos decían: “En tales y tales lugares de Lo Espejo no llegan buses; tenemos que caminar diez cuadras para llegar al Transantiago”. El Seremi dijo: “Voy a resolverlo”. Pero ha pasado casi un mes y no se ha resuelto todavía.

El sistema no tiene capacidad de adecuación. Cuando era una pura estructura de mercado y se ajustaba solo contaba con una capacidad de adecuación de alto costo y presentaba muchos problemas. Hoy no hemos creado uno suficientemente apropiado.

Además, creo que el Transantiago tiene que funcionar bastante mejor. Hay demasiada gente que sufre -¡sufre mucho!-, sobre todo en las mañanas por este medio de transporte: personas que trabajan, mujeres, adultos mayores que se desplazan.

Entonces, el hecho de discutir este proyecto

no significa que afirmemos “este es un modelo que funciona bien”. Todavía le falta alcanzar el estándar que merece la ciudad de Santiago, que merece nuestro país.

En tal sentido, estoy por votar a favor, por apoyar esta iniciativa del Ejecutivo, pero también por exigimos bastante más en términos de subir el estándar del modelo de transporte público.

Y espero que todas las medidas realizadas para enfrentar los problemas de atochamiento (una de las cosas que más afectan al sistema de transporte) las continuemos haciendo: que sigamos con las vías segregadas que se crean y tengamos un sistema de transporte público de gran calidad.

Anuncio que votaré a favor.

Y pido a mis colegas que mejoremos la iniciativa de ley y no la boicoteemos.

He dicho.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el Senador señor De Urresti.

El señor DE URRESTI.— Señora Presidenta, Honorable Sala.

Estamos frente a un tema que, desgraciadamente, cada cierto tiempo se repite en este Parlamento.

Y quiero hacer memoria de que allá por el 2008, cuando se planteó la primera crisis del Transantiago, fuimos muchos los parlamentarios -mejor dicho no tantos sino algunos de regiones- que señalamos que no íbamos a apoyar ese medio de transporte si no había una ley espejo.

Según la visión centralista, la visión de autoridades de la época, el problema era simplemente de Santiago.

En aquella oportunidad, un conjunto de Diputados (entre los que recuerdo a Esteban Valenzuela, a Patricio Vallespín) planteamos que debía haber un peso para Santiago y un peso para regiones.

Pues bien, costó que se entendiera el concepto regionalista en nuestra sociedad. Porque desgraciadamente tenemos la concepción, la

visión de que el transporte público, con recursos, con calidad se da solo en Santiago, en la Región Metropolitana o, como en el último tiempo -por suerte-, también en el Gran Valparaíso y el Gran Concepción.

En tal sentido, quiero destacar la labor del Ministro de Transportes -está hoy con nosotros-, pues ha tenido esa visión regional y se han inyectado recursos al Merval, del Gran Valparaíso; al Biotrén, complejo de trenes suburbanos del Gran Concepción.

Además, en conjunto con el ordenamiento, y al menos en el caso de trenes de cercanía (igualmente, en la Región Metropolitana), están los proyectos de Rancagua Express, el de Melipilla y otros.

Sin embargo, en materia de transporte me gustaría tener una visión integral del desarrollo en nuestro país. Porque hoy la conurbanización entre La Serena y Coquimbo también registra problemas. En estas zonas hay un proyecto de tranvía, de tren, de utilización de las vías férreas, ¡que no avanza con la misma velocidad!

Para qué hablar de los proyectos de trenes de cercanía, de integración en la Región de Los Lagos (Osorno, Puerto Montt), o de aquello en que hemos insistido reiteradamente: los tramos Valdivia-Temuco, Valdivia-Osorno, en la Región de Los Ríos.

Conceptualmente, el centralismo de nuestro país nos lleva a que este tipo de iniciativas siempre estén enfocadas en el modelo santiaguino y justificadas por él. Y eso es transversal a todas las Administraciones. Por ejemplo, el Ministro señor René Cortázar, al asumir la Cartera de Transportes dejó de ser Ministro del ramo y se convirtió prácticamente en administrador del Transantiago. ¡Digámoslo así!

Por eso, reconozco la dedicación que le ha puesto a este tema el Ministro señor Gómez-Lobo y su intento por enfocar el problema como Cartera de Transportes con una visión regional.

Apoyaré este proyecto. Voy a darle mi voto favorable. Pero no dejaré de hacer el alegato

por la equidad territorial, por que se entienda que los ciudadanos del Gran Concepción, o de La Serena y Coquimbo, o de mi ciudad, la capital de la Región de Los Ríos, tienen igual derecho a viajar en un vagón con aire acondicionado que los que lo hacen en el Metro en Santiago. Además, que pueden disponer de horarios seguros y del mismo cuidado que se tiene hoy en muchos medios de transporte en Santiago. ¡Y esa equidad no existe!

Lamentablemente, señor Ministro -por su intermedio, señora Presidenta- tenemos situaciones en que se burla el espíritu de la ley.

Cuando redactamos el proyecto del Transantiago, establecimos que el fondo espejo, principalmente el FAR, se iba a destinar a infraestructura de transporte.

Sin embargo, hoy tenemos presentaciones en la Contraloría General de la República respecto de varios gobiernos regionales, en cuanto a que esos fondos, destinados a nivelar y mejorar el transporte en nuestras regiones, principalmente en materia de terminales de buses, de garitas para que la gente se pueda cobijar de la lluvia, de mejoramiento de ciertos ejes de transporte importantes, han sido destinados, con la anuencia de la Dirección de Presupuestos, a otros fines.

Entonces, generamos un desequilibrio: la Región Metropolitana sigue consumiendo gran cantidad de recursos, pero mejorando su sistema de transporte a través de los buses licitados y también del número de líneas de Metro, que ya no sabemos cuántas son (la línea 3, la 4, la 6), mientras en regiones continuamos teniendo desperfectos, un transporte de segunda, de tercera.

Hemos conseguido -no lo negaré- avances relevantes impulsados por el Ministerio: la chatarrización de micros. ¡Perfecto!

Ahora existe el programa Renueva Tu Colectivo, que es un progreso.

No obstante, vamos generando una inequidad, una asimetría entre regiones, y deteriorando la calidad de vida. Hemos perdido nuestra

ventaja competitiva en ellas: no poseer congestión vehicular.

Hoy todas las ciudades capitales de Chile adolecen de tal congestión: Copiapó, Antofagasta, Talca, Temuco.

Cada ciudad está congestionada, porque el nivel de inversión de corredores exclusivos, de sistemas modales no está completamente integrado.

Por tanto, la asimetría entre Santiago y el resto de las ciudades es enorme.

Yo valoro, señor Ministro -me gusta ser claro- cuando existen progresos, pero también hago críticas fundamentadas.

Apoyaré el proyecto de ley, pues entiendo que existen objetivos de corrección de lo que he señalado.

Y así como valoro la chatarrización de micros y colectivos, que les permiten a los pequeños empresarios renovar su flota, debo decir que hemos tenido importantes subsidios de transporte rural. Por ejemplo, localidades de nuestra Región que nunca -¡absolutamente nunca!- habían podido tener transporte, hoy lo tienen: Panguinilahue, en Lanco, con la estación Purulón, donde estuvimos hace un par de días; Llancacura Bajo, en La Unión, Provincia del Ranco.

Esos lugares no salen en el mapa, pero ahí el subsidio les permitió a los vecinos, con sus adultos mayores, con sus niños, disponer de un bus nuevo a una tarifa adecuada.

Para qué decir en materia de transporte escolar.

Es un avance, señor Ministro. No lo voy a negar.

Pero, por favor, compartamos la visión de que en regiones tenemos el mismo derecho a contar con medios de transportes eficientes y en los que exista inversión del Estado y no simplemente distribución de ciertos recursos.

Le solicito también al señor Ministro -por su intermedio, señora Presidenta- que se atiendan las observaciones formuladas por la Contraloría respecto de la utilización del FAR por

algunos gobiernos regionales.

No es posible que con fondos espejo del Transantiago se terminen construyendo sedes sociales o consultorios. Eso tiene que financiarlo el Estado por otra vía. Si no, las regiones terminarán subsidiando a los Ministerios.

También sería positivo que se dotara de mejor infraestructura a las Seremías regionales; que hubiera ingenieros, por ejemplo, en transportes; que pudiera haber más abogados, equipos técnicos.

Sé que se ha avanzado, pero debemos tener una mayor capacidad para complementar todo aquello, para desarrollar grandes proyectos de ingeniería vial en las ciudades; para que haya perímetros de exclusión efectivamente trabajados; para que existan terminales de buses como corresponde en cada una de las regiones, y no simplemente que se parchen con estos fondos otras necesidades relacionadas con un fin distinto del que se estableció al votar la primera vez un subsidio al transporte público.

Creo que en Santiago urge -me gustaría que esta idea se pudiera desarrollar más- la necesidad de tener una autoridad regional del transporte, una especie de alcalde mayor que se preocupe de la integridad, de la relación de las comunas de la Capital. Pero debe ser una autoridad centralizada diferente del Ministro de Transportes.

Mi idea es que el titular del ramo tenga una visión nacional, de todo el país, y no que sea el “Ministro del Transantiago”. Para eso se requiere una autoridad responsable.

Es lo mismo que señalamos respecto del Metro, señor Ministro. Si el Jefe de la Cartera falla, es respaldado por el directorio de una empresa autónoma.

¡Ahí tendría que quedar radicada la responsabilidad!

Se trata -como expresé- de que dicho Secretario de Estado tenga una visión del transporte público en todo Chile y de que vele por que los fondos se inviertan en lo que se convino: equilibrar el transporte e igualar las condiciones de

todos los ciudadanos.

Anuncio que votaré a favor de esta iniciativa, y le solicito al Ministro que tenga una visión de equidad territorial y que no se apunte simplemente al Transantiago, como se hizo en su inicio.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Tiene la palabra el Senador señor Horvath.

El señor HORVATH.— Señora Presidenta, en esta materia, desde luego, lo que corresponde es evaluar dos partes: una, el sistema de transporte público en Santiago (el Transantiago incluido), y otra, cómo se están aplicando los fondos espejo en las regiones. Porque la verdad es que aquí se observa un aumento equilibrado entre las dos partes. Eso se logró en una difícil negociación en el Parlamento.

Me consta que el Ministerio, y en particular el Ministro, ha dedicado una parte muy importante de su gestión a mejorar el Transantiago: bajar la evasión, generar los niveles de transporte y de calidad que se requieren, aspectos que constantemente están siendo evaluados.

Me gustaría que con motivo de la votación en particular del proyecto yo pudiera tener esos antecedentes a la mano para ver cómo ha sido el resultado de la aplicación de los fondos espejo y cuáles son las distintas políticas y obras planteadas sobre el Transantiago.

En términos generales, cabe señalar que en la evaluación de los sistemas de transporte público se tratan de asociar los costos de operación con los ingresos. En la medida en que vayan siendo similares, desde luego que existirá un buen indicador de gestión.

En un sistema de transporte público es muy difícil que se financien la infraestructura, todas las inversiones con cargo a los usuarios.

En esta materia hay una gran cantidad de externalidades que, obviamente, también es preciso evaluar.

Con respecto a los fondos espejo del Transantiago, un tema no menor es saber si realmente se están aplicando bien en cada una de las regiones, porque se supo en su minuto que

con ellos se llevaban a cabo o se decidían en los consejos regionales u otras instancias una serie de obras no significativas para las regiones, o que cuando esos dineros resultaban importantes de alguna manera se recortaban los recursos regionales.

En tal sentido, también se ha avanzado. O sea, uno percibe claramente, en el caso de la zona austral, la existencia de un subsidio para los sectores aislados, el que se ve reflejado en los sistemas multimodales, que nos permiten desplazarnos tanto por tierra como mediante transbordadores hacia y desde la Región de Aisén, y ello se está ampliando hacia la de Magallanes.

Además, recientemente se anunció un mejoramiento del subsidio, lo que permitirá aumentar la frecuencia de naves hacia y desde la zona austral y, también, mover carga y desplazar pasajeros dentro de la región.

Frente a esa realidad, sabemos que se están haciendo esfuerzos similares en otras partes de Chile.

En lo que concierne específicamente a la Región de Aisén, hemos tenido entrevistas con el Ministro y vamos a pedir que considere -en esa etapa estamos- dentro de la ampliación a ascensores, teleféricos y tranvías algunas aplicaciones concretas, por ejemplo, para Coihaique, que producto del desarrollo de una zona franca de extensión se encuentra saturada de vehículos (hay tacos igual que en Santiago), y de combustión por leña.

Los problemas de esa naturaleza llegan rápido a las regiones.

En lo concreto, se plantea la instalación de un teleférico multipropósito, con un tramo urbano hasta el sector centro y un segundo tramo con un objetivo más bien turístico, que subirá hacia el cerro Mackay y permitirá integrar, en toda época del año, el sector de la cordillera y un centro de esquí -pretendemos que sea internacional- en el centro de la Patagonia.

Otro caso puntual es el de Caleta Tortel, que es uno de los ramales finales que hay en la Ca-

retera Austral, en la Región de Aisén. De ahí deriva un camino, o bien desde un poco antes, vía Yungay, hacia Villa O'Higgins. Se está trabajando en la zona para llegar a Magallanes por Chile, desde el oeste del Campo de Hielo Patagónico Sur.

En Tortel, en este minuto, el desplazamiento se produce a una altura que tiene bastantes metros de desnivel con respecto al mar. La gente debe movilizarse por escaleras. Por algo se la llama "la Venecia del ciprés". No hay calles, sino solo vías fluvial y marítima y pasarelas, que son una maravilla. Sin embargo, es preciso poder conectar el puerto y para eso se requiere un ascensor. Y existe la posibilidad de construir un camino en el futuro.

Ahora bien, el transporte multimodal entre las Regiones de Aisén y de Los Lagos está saturado, pese a que existe un subsidio bastante atractivo. Más aún, de diciembre a marzo es muy difícil conseguir cupo para trasladarse. Desde luego, aquel requiere cierta atención mientras no se avance en el camino que resolverá el problema más adelante y evitará los transbordos.

Por otra parte, es pertinente señalar que el Ministerio del ramo recorrió el sector y anunció que está licitando un subsidio para la generación de un sistema multimodal entre Aisén y Magallanes, el que va a abrir una perspectiva turística insospechada.

Al respecto, cabe mencionar que los argentinos, que tienen una política de Estado referida a los potenciales de la Patagonia, en un par de décadas han creado pueblos, y hoy reciben a más de 100 mil turistas. En cambio, nosotros tenemos poblados creados en los años 60 y que solo reciben 2 mil, 3 mil turistas, a pesar de los diversos atractivos que hay en ellos.

Por lo tanto, dicho sistema abrirá un potencial enorme.

De otro lado, se ha colocado en el proyecto de Ley de Presupuestos lo necesario para la adquisición o licitación de los servicios de naves reacondicionadas, como catamaranes rápidos,

entre Melinka y Quellón y entre las islas Hui-chas y Chacabuco.

Debo decir que esta es la oportunidad para tratar de independizarnos de algunos sistemas energéticos carísimos o de impulsar la utilización de vehículos eléctricos que utilicen energías renovables.

La Región de Aisén tiene un proyecto muy atractivo, ya realizado en una etapa piloto, que busca independizarse de la bencina a través del alcohol y de un producto forrajero. A través de un subsidio ello podrá escalar a nivel masivo en la Región, y llevarse a cabo como plan piloto en el resto del país.

En virtud de tales consideraciones, y desde luego sobre la base de lograr los equilibrios señalados entre las regiones y de contar con un sistema de transporte público más eficiente para Santiago, creemos conveniente legislar en la materia y mejorar este proyecto a través de indicaciones en la discusión en particular.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Señores Senadores, ha llegado la hora de término del Orden del Día, por lo que quedarán inscritos para hacer uso de la palabra en la próxima sesión los Honorables señores Jaime Quintana, Francisco Chahuán, Carolina Goic, Lily Pérez y Rabindranath Quinteros.

—**Queda pendiente la discusión general del proyecto.**

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).— Se levanta la sesión, sin perjuicio de dar curso reglamentario a las peticiones de oficios que han llegado a la Mesa.

PETICIONES DE OFICIOS

—**Los oficios cuyo envío se anunció son los siguientes:**

Del señor DE URRESTI:

A la señora Ministra de Educación, solicitándole información sobre **MEDIDAS PARA PROTECCIÓN DE RUINAS ENCONTRADAS DURANTE CONSTRUCCIÓN DE HOTEL CASINO DREAMS DE VAL-**

DIVIA.

Al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, requiriéndole antecedentes relativos a **PLAN DE MANTENCIÓN DE ESTACIONES FERROVIARIAS DE REGIONES DE LA ARAUCANÍA, DE LOS RÍOS Y DE LOS LAGOS.**

Al señor Ministro de Bienes Nacionales, pidiéndole remitir información acerca de **ENTREGA DE CONCESIÓN DE TIERRAS A COMUNIDAD DE CADILLAL ALTO EN COMUNA DE CORRAL.**

Al señor Director de Obras Hidráulicas, requiriéndole antecedentes sobre **PROYECTOS DE OBRAS HIDRÁULICAS A LA ESPERA DE FINANCIAMIENTO EN REGIÓN DE LOS RÍOS.**

Del señor HORVATH:

Al señor Ministro de Economía, Fomento y Turismo y a la señora Ministra de Salud, transmitiéndoles **PLANTEAMIENTOS ANTE CRISIS DE FARMACIAS PEQUEÑAS Y COMUNITARIAS.** Y al señor Ministro de Obras Públicas, exponiéndole **SITUACIÓN DE ESTUDIOS Y EJECUCIÓN DE OBRAS DE CAMINO AUSTRAL SIN TRANSBORDOS ENTRE REGIÓN DE LOS LAGOS Y PUERTO MONTT.**

Del señor OSSANDÓN:

Al señor Ministro del Interior y Seguridad Pública, al señor Subsecretario del Interior, al señor Intendente de La Araucanía y al señor Gobernador de Cautín, para que se informe acerca de **AYUDA A SEÑORA CECILIA JARA LLANCAVIL ANTE DESTRUCCIÓN DE MAQUINARIA DE TRABAJO.**

Al señor Ministro de Obras Públicas y al señor Secretario Regional Ministerial de La Araucanía, a fin de pedir **REPARACIÓN DE PUENTE COLGANTE EL ROSARIO, COMUNA DE ANGOL,** y consultar respecto de **REPARACIÓN DE AVENIDA ALEMANIA, EN TEMUCO.**

A la señora Ministra de Salud y al señor Seremi de Salud de La Araucanía, a fin de

que respondan acerca de **ABANDONO DE OBRAS DONDE SE UBICARÍA ESCÁNER DE HOSPITAL DE ANGOL**, y en cuanto a **ATRASO DE OBRAS DE HOSPITAL DE PITRUFQUÉN**.

A los señores Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y Presidente de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A., solicitándoles dar a conocer **RAZONES PARA DISMINUCIÓN DE FRECUENCIA DE VIAJES DE TRENES DE METRO**.

A los señores Ministros del Medio Ambiente y de Energía y a los señores Seremis del Medio Ambiente y de Energía de la Región de La Araucanía, pidiéndoles información sobre **APROBACIÓN DE PROYECTOS HIDROELÉCTRICOS EN RESERVA DE LA BIÓSFERA DE NOVENA REGIÓN** y acerca de **IMPACTO AMBIENTAL DE CONSTRUCCIÓN DE LÍNEAS DE ALTA TENSIÓN EN COMUNA DE CUNCO**.

Y a los señores Ministro del Medio Ambiente y Seremi del Medio Ambiente de La Araucanía, para que informen sobre **IMPACTO AMBIENTAL DE PROTOCOLO DE ACUERDO CON EMPRESA WEC PARA INSTALACIÓN DE PLANTAS INCINERADORAS DE RESIDUOS EN DIVER-**

SAS COMUNAS DE NOVENA REGIÓN.

Del señor PROKURICA:

Al señor Presidente del Consejo de Defensa del Estado, requiriéndole antecedentes respecto de **CAUSA ROL N° 6428-2010, EN 21° JUZGADO CIVIL DE SANTIAGO, CONTRA DON ENRIQUE RAJEVIC MOSLER**.

Del señor QUINTEROS:

A los señores Ministro de Obras Públicas y Seremi de Obras Públicas de Los Lagos, solicitándoles **CONSTRUCCIÓN DE CAMINO ENTRE CHANA Y SAN IGNACIO DE LOYOLA, PROVINCIA DE PALENA**, y **PAVIMENTACIÓN EN DOBLE VÍA DE CAMINO ENTRE RUTA 5 Y SECTOR FERIA LAGUNITAS, COMUNA DE PUERTO MONTT**.

—Se levantó la sesión a las 19:59.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

