REPÚBLICA DE CHILE

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 363ª

Sesión 60ª, en martes 13 de octubre de 2015

Ordinaria

(De 16:20 a 19:36)

PRESIDENCIA DE SEÑOR PATRICIO WALKER PRIETO, PRESIDENTE;
SEÑORA ADRIANA MUÑOZ D'ALBORA, VICEPRESIDENTA, Y
SEÑOR GUIDO GIRARDI LAVÍN, PRESIDENTE ACCIDENTAL

SECRETARIO, EL SEÑOR MARIO LABBÉ ARANEDA, TITULAR

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

Pág.

I.	**ASISTENCIA**	2711
II.	**APERTURA DE LA SESIÓN**	2711
III.	**TRAMITACIÓN DE ACTAS**	2711
IV.	**CUENTA**	2711
	Acuerdos de Comités	2713

V. ORDEN DEL DÍA:

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 particular)..... 2714
Peticiones de oficios (se anuncia su envío)..... 2758

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

1.– Mensaje de Su Excelencia la Presidenta de la República con el que inicia un proyecto de ley que establece normas permanentes para enfrentar las consecuencias de catástrofes naturales en el sector pesquero (10.338-21).

2.– Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que establece el Día Nacional del Consumidor (9.756-03).

3.– Segundo 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).

4.– Informe de la Comisión de Hacienda 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).

5.– Moción de los Senadores señores Horvath y Montes, señoras Goic y Lily Pérez y señor Girardi con la que inician un proyecto de ley que regula la entrega de alimentos a organizaciones sin fines de lucro (10.337-11).

6.– Informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento recaído en el oficio de Su Excelencia la Presidenta de la República mediante el cual solicita el acuerdo del Senado para nombrar al señor Enrique Petar Rajevic Mosler en el cargo de Contralor General de la República (S 1.830-05).

7.– Segundo informe de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea quince centros de formación técnica estatales (9.766-04).

8.– Informe de las Comisiones de Hacienda y de Educación y Cultura, unidas, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea quince centros de formación técnica estatales (9.766-04).

9.– Informe de la Comisión de Educación y Cultura recaído en el 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).

10.– Certificado de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece normas permanentes para enfrentar las consecuencias de catástrofes naturales en el sector pesquero (10.338-21).

11.– Certificado de la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece normas permanentes para enfrentar las consecuencias de catástrofes naturales en el sector pesquero (10.338-21).

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 Irarrázabal, Manuel José
—Pérez San Martín, Lily
—Pérez Varela, Víctor
—Pizarro Soto, Jorge
—Prokurica Prokurica, Baldo
—Quintana Leal, Jaime
—Quinteros Lara, Rabindranath
—Tuma Zedan, Eugenio
—Von Baer Jahn, Ena
—Walker Prieto, Ignacio
—Walker Prieto, Patricio
—Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los Ministros de Economía, Fomento y Turismo, señor Luis Felipe Céspedes Cifuentes; de Educación, señora Adriana Delpiano Puelma; de Agricultura, señor Carlos Furche Guajardo, y de Transportes y Telecomunicaciones, señor Andrés Gómez-Lobo Echenique.

Asimismo, se encontraba presente el Subsecretario de Transportes, señor Cristián Bowen Garfias.

Actuó de Secretario el señor Mario Labbé Araneda, y de Prosecretario subrogante, el señor Julio Cámara Oyarzo.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

—Se abrió la sesión a las 16:20, en presencia de 12 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 58ª y 59ª, ordinarias, en 6 y 7 de octubre de 2015, respectivamente, 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 CÁMARA (Prosecretario subrogante).– Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

Mensajes

Tres de Su Excelencia la Presidenta de la República:

Con los dos primeros inicia un proyecto de ley que establece normas permanentes para enfrentar las consecuencias de catástrofes naturales en el sector pesquero (boletín N° 10.338-21) y hace presente la urgencia para su tramitación, calificándola de “discusión inmediata”.

—Pasa a la Comisión de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura y a la de Hacienda, en su caso, y se tiene presente la urgencia.

Con el tercero retira y hace presente la ur-

gencia, calificándola de "discusión inmediata", para la tramitación del proyecto de ley que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros modificando las disposiciones legales que indica (boletín N° 10.007-15).

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

Oficios

De Su Excelencia la Presidenta de la República, con el que comunica que se ausentará del territorio nacional entre los días 14 a 16 de octubre próximo en visita oficial a la República de Ecuador.

Informa, además, que durante su ausencia será subrogada por el Ministro titular de la Cartera del Interior y Seguridad Pública, señor Jorge Burgos Varela, con el título de Vicepresidente de la República.

—Se toma conocimiento.

De la Honorable Cámara de Diputados, con el que comunica que dio su aprobación al proyecto de ley que establece el Día Nacional del Consumidor (boletín N°9.756-03).

—Pasa a la Comisión de Economía.

Del Excelentísimo Tribunal Constitucional:

Expide copia autorizada de la sentencia definitiva pronunciada en el requerimiento de inaplicabilidad por inconstitucionalidad respecto del artículo 22 del decreto con fuerza de ley N° 707, sobre cuentas corrientes bancarias y cheques.

—Se manda archivar el documento.

Adjunta resoluciones dictadas en los requerimientos de inaplicabilidad por inconstitucionalidad respecto de las siguientes disposiciones:

1) Artículos 207, letra b), de la ley N° 18.290 y 40 de la ley N° 18.287.

2) Artículo 768, inciso segundo, del Código de Procedimiento Civil.

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

Del señor Ministro del Interior y Seguridad Pública:

Responde a inquietud, planteada en nombre del Senador señor De Urresti, sobre expulsión del país de ciudadanos extranjeros que hayan cometido delitos en el territorio nacional.

Del señor Ministro de Obras Públicas:

Atiende solicitud de información, efectuada en nombre del Senador señor Navarro, referida a las alternativas de conexión de la plataforma logística de Talcahuano con la ruta Coronel-San Pedro, en la Región del Biobío.

Da respuesta a consulta, formulada en nombre de la Senadora señora Von Baer, relativa a los anegamientos en la intersección de las avenidas Circunvalación Sur y Ramón Picarte, en la ciudad de Valdivia.

Responde solicitud de información, enviada en nombre del Senador señor Ossandón, concerniente a estado de avance de los planes de agua potable rural en la Región del Biobío.

De la señora Ministra de Salud

Atiende consulta, formulada en nombre del Senador señor Quintana, sobre posibilidad de brindar asesoría técnica a la Municipalidad de Purén respecto de estudios para una posta en el sector de Tranamán, Región de La Araucanía.

De la señora Subsecretaria de Educación:

Atiende consulta, formulada en nombre de la Senadora señora Von Baer, acerca del cumplimiento del protocolo de acuerdo suscrito entre la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas y los representantes de los manipuladores de alimentos que le prestan servicios.

Del señor Secretario Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región de Los Ríos:

Remite, en respuesta a solicitud de información enviada en nombre del Senador señor De Urresti, antecedentes del proyecto de remodelación del terminal de buses de Valdivia.

Del señor Director del Servicio de Salud de Valdivia:

Absuelve inquietud, planteada por la Senadora señora Von Baer, referida a Hospital San-

ta Elisa, de la comuna de Mariquina.

—Quedan a disposición de Sus Señorías.

Informes

Segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones e informe de la Comisión de Hacienda recaídos 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° l0.007-15) (con urgencia calificada de "discusión inmediata").

—Quedan para tabla.

Moción

De los Senadores señores Horvath y Montes, señoras Goic y Pérez San Martín y señor Girardi, con la que inician un proyecto de ley que regula la entrega de alimentos a organizaciones sin fines de lucro (boletín N° 10.337-11).

—Pasa a la Comisión de Salud.

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

Informes

De la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, recaído en el oficio de Su Excelencia la Presidenta de la República mediante el cual solicita el acuerdo del Senado para nombrar al señor Enrique Petar Rajevic Mosler en el cargo de Contralor General de la República (boletín N° S 1.830-05) (con la urgencia del inciso segundo del N° 5) del artículo 53 de la Carta Fundamental).

Segundo informe de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología e informe de las Comisiones de Hacienda y de Educación y Cultura, unidas, recaídos en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea quince centros de formación técnica estatales (boletín N° 9.766-04) (con urgencia calificada de "suma").

—Quedan para tabla.

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

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Espina.

El señor ESPINA.– Señor Presidente, le solicito que recabe la autorización necesaria para que la Comisión de Gobierno sesione paralelamente con la Sala a fin de tratar el proyecto que modifica disposiciones aplicables a los funcionarios municipales, al que el Ejecutivo le puso "discusión inmediata".

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Les parece a Sus Señorías?

El señor QUINTEROS.– Conforme.

—Así se acuerda.

ACUERDOS DE COMITÉS

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– Los Comités, en sesión de hoy, adoptaron los siguientes acuerdos:

1.– Tratar en el primer lugar del Orden del Día de esta sesión ordinaria 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).

2.– Considerar en el primer, segundo y tercer lugares del Orden del Día de la sesión ordinaria de mañana, miércoles 14 de octubre, respectivamente, los siguientes asuntos:

a) Oficio de Su Excelencia la Presidenta de la República mediante el cual solicita el acuerdo del Senado para nombrar al señor Enrique Petar Rajevic Mosler en el cargo de Contralor General de la República (boletín N° 1.830-05);

b) Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea quince centros de formación técnica estatales (boletín N° 9.766-04), y

c) Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que otorga un aporte único, de carácter reparatorio, a las víctimas de prisión política y tortura reconocidas por el Estado de Chile (boletín Nº 10.196-17), autorizando a la Comisión de Hacienda para analizarlo durante el trámite de primer informe.

3.– Autorizar a las Comisiones de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura y de Hacienda para sesionar en paralelo con la Sala al objeto de analizar separadamente e informar por certificados el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece normas para enfrentar las consecuencias de catástrofes naturales en el sector pesquero (boletín N° 10.338-21).

Nada más, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Gracias, señor Secretario.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Se solicitó autorización para que ingrese a la Sala el Subsecretario de Transportes, don Cristián Bowen.

¿Les parece a Sus Señorías?

El señor GUILLIER.– Sí.

El señor QUINTEROS.– Conforme.

—Así se acuerda

V. ORDEN DEL DÍA

MEJORAS A TRANSPORTE PÚBLICO REMUNERADO DE PASAJEROS

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Conforme a lo acordado por los Comités, corresponde discutir en particular el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que introduce mejoras al transporte público remunerado de pasajeros modificando las disposiciones legales que indica, con segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones e informe de la Comisión de Hacienda, y urgencia calificada de “discusión inmediata”.

—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.

Informes de Comisión:

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

Transportes y Telecomunicaciones (segundo): sesión 60ª, en 13 de octubre de 2015.

Hacienda: sesión 60ª, en 13 de octubre de 2015.

Discusión:

Sesiones 50ª, en 8 de septiembre de 2015 (queda pendiente la discusión general del proyecto); 51ª, en 9 de septiembre de 2015 (queda para segunda discusión); 52ª, en 15 de septiembre de 2015 (se aprueba en general).

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– Esta iniciativa fue aprobada en general en sesión de 15 de septiembre último y cuenta con segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones e informe de la Comisión de Hacienda.

La Comisión de Transportes deja constancia, para los efectos reglamentarios, de que el artículo 3° no fue objeto de indicaciones ni de modificaciones. Por tanto, esta disposición debe darse por aprobada, salvo que alguna señora Senadora o algún señor Senador, con acuerdo unánime de los presentes, solicite su discusión y votación.

—Se aprueba reglamentariamente .

El señor LABBÉ (Secretario General).– Ahora bien, para aprobar en particular el número 1 del artículo 2° del proyecto, que no fue

objeto de enmiendas en el segundo informe, se requieren 19 votos favorables, por tratarse de una norma de quórum calificado.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Si le parece a la Sala, lo daremos por aprobado en particular con el quórum calificado exigido.

El señor COLOMA.– ¿Me permite, señor Presidente?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra Su Señoría.

El señor COLOMA.– Señor Presidente, independiente de la forma de pronunciarse, pido votación separada, por si no se diera el escenario, del artículo 1°, números 1, 5 y 9, y del artículo 2°, respecto de la ampliación de giro del Metro. No sé si debemos votar la norma entera o solo la parte pertinente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Entonces, números 1, 5 y 9 del artículo 1° y artículo 2°, en la parte relativa a la ampliación de giro del Metro.

¿Eso es?

El señor COLOMA.– Me interpretó plenamente, señor Presidente.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– En consecuencia, el artículo 1°, número 1, como se pidió votación separada y por ser de quórum calificado, hay que votarlo en primer lugar.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones efectuó diversas enmiendas al texto aprobado en general, las cuales se aprobaron por unanimidad, con excepción de dos, las que se pondrán en discusión y votación oportunamente.

En cuanto a las dos modificaciones acogidas por mayoría, debo señalar que para aprobar la recaída en el número 2 del artículo 2° se requieren 19 votos favorables, por ser de quórum calificado.

La Comisión de Hacienda, a su turno, no introdujo enmiendas al texto despachado por la de Transportes y Telecomunicaciones.

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

Sus Señorías tienen a la vista un boletín comparado que transcribe el texto aprobado en general, las enmiendas realizadas por la Comisión de Transportes y el texto final que resultaría si estas se aprobaran.

Por consiguiente, con excepción de la votación separada que pidió el Senador señor Coloma, correspondería dar por aprobadas las enmiendas unánimes propuestas por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

Ahora bien, siguiendo el orden del proyecto, procede votar en primer término el artículo 1°, número 1, para el cual el Honorable señor Coloma solicitó votación separada.

Mediante dicho numeral, que está en las páginas 1, 2 y 3 del comparado, se propone introducir una letra a) y una letra b), que dicen:

"a) Reemplázase en el inciso primero la oración "Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor." por la siguiente: "Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o mediante la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema, la que será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, entre otros, uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de Norteamérica observado e índice de pasajeros por kilómetro.".

"b) Modifícase el inciso tercero" -del mismo artículo 2° de la ley N° 20.378- "en el siguiente sentido:

"i. Intercálase entre la palabra "trolebuses" y la expresión "y taxibuses", la frase ", tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros".

"ii. Intercálase entre la palabra "aéreos" y la coma que le sigue, la frase "u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables".

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– En discusión.

Ofrezco la palabra en primer lugar al Senador señor Harboe.

El señor HARBOE.– Señor Presidente, quiero plantear una duda, pues al leer el texto que propuso el Gobierno me surge una preocupación.

El artículo 2° vigente -el que se pretende cambiar mediante el número 1 del artículo 1°- considera un monto máximo. Dice: "A contar de la fecha de publicación de esta ley, el gasto total anual por aplicación del mecanismo de subsidio a que se refiere el artículo anterior no podrá exceder de $380.000.000 miles." Y agrega: "Este límite máximo se reajustará anualmente en la Ley de Presupuestos, considerando la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor.". Esta segunda oración se está remplazando por una que, a diferencia de lo que dispone el texto en vigor, contempla una modalidad alternativa. Es decir, se mantiene la posibilidad de que el legislador, a través de la Ley de Presupuestos, altere el límite máximo, pero alternativamente se faculta al Ejecutivo para alterarlo mediante decreto supremo suscrito por el Ministerio de Transportes y por el Ministro de Hacienda.

Entonces, la aprobación de la enmienda propuesta por la Comisión de Transportes implicaría que, como legisladores, eventualmente estaríamos renunciando a nuestra facultad legal de alterar por ley el referido límite máximo y permitiendo que sea por ley o a través de decreto supremo.

Me parece que se trata de una decisión no menor, por cuanto implica que, como Parlamento, cercenemos una facultad nuestra y permitamos que el Ejecutivo, mediante decreto supremo, altere por la vía reglamentaria el guarismo en comento.

Lo planteo para ver si tal es el efecto que podría producirse. Ello, a los fines de decidir mi votación.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).– Señor Presidente, esta materia se discutió detalladamente en las Comisiones de Transportes y de Hacienda del Senado.

Se trata de una de las recomendaciones del grupo de expertos contratado según la propia ley, que dice que cada dos años hay que contratar -valga la redundancia- un estudio sobre los costos, subsidio y desempeño del sistema de transporte.

El año pasado el panel de expertos -él es quien contrata- contrató a EMBARQ, de Washington D.C., que señaló que uno de los problemas existentes en la actualidad es el de que el reajuste del subsidio no calza con el reajuste de los indexadores de costos del sistema, lo que puede generar un déficit no financiado, como ocurrió en 2014.

Por lo tanto, estamos recogiendo la recomendación de dicho ente en el sentido de que el subsidio se reajuste a base del indexador de costos del sistema, que incluye variables objetivas. O sea, se trata de indicadores bastante objetivos: evolución de los costos del petróleo, del dólar, en fin.

Esa es la explicación.

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

El señor COLOMA.– Señor Presidente, yo pedí votación separada de esta enmienda justamente por lo que señaló el Senador Harboe.

Este es un asunto supercomplejo desde el punto de vista legislativo.

Hoy existe una norma conforme a la cual el límite máximo se reajusta en la Ley de Presupuestos considerando la variación del IPC.

La enmienda que se nos propone plantea un mecanismo sobre el cual me gustaría conocer el pensamiento de los demás Senadores.

En efecto, se mantiene la referida norma, pero se agrega algo que ya deja de ser resorte de la ley: "o mediante la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema, la que será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda".

Fíjense en lo que se expresa: que el guarismo será fijado por ley o por los Ministros de Transportes y de Hacienda.

¡Y ojo! Porque se dice "considerando, entre otros," -¡entre otros!- "uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo diésel", etcétera.

Nunca he visto, señor Presidente -puedo estar desinformado-, que se dé una facultad legal para fijar por decreto supremo algo que se determina por ley. Y ello, sin siquiera conocer taxativamente todos los factores de costo a considerarse.

Porque "entre otros" es cualquier cosa.

Esta es una cuestión legislativa muy profunda. Se trata de un aspecto vinculado con la formación de la ley.

¿Cómo un mecanismo reglado por ley -lo pregunto por intermedio de la Mesa- puede modificarse a través de un decreto supremo?

Desde mi perspectiva, eso no es procedente. Por ello, pido que se vote en contra, y, en subsidio, que se saquen las palabras "entre otros".

Me parece una mala técnica legislativa, una mala técnica de funcionamiento del Estado, pretender transformar una modificación por ley, año a año, del límite máximo del gasto, ¡ojo!, en una norma de decreto, que dicte el día de mañana no sabemos qué Gobierno.

Dentro del poco tiempo que me queda, le doy una interrupción a mi Honorable colega Harboe, quien me la ha solicitado.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– El señor Senador podrá usar de la palabra hasta por dos minutos.

El señor HARBOE.– Señor Presidente, me parece, por la explicación del señor Ministro, que enfrentamos un problema de redacción.

A mi juicio, lo que se plantea o se quiere plantear es que se mantenga la determinación vía Ley de Presupuestos. Lo que pasa es que en ella no puede quedar como factor de indexación solo el IPC, sino que tienen que contemplarse este y, además, los otros elementos.

Lo que se establece, en cambio, es el reajuste mediante dicho cuerpo legal y, al utilizarse la conjunción disyuntiva "o", una alternativa, es decir, la Ley de Presupuestos o un decreto supremo, que entiendo que no es lo que quiere el Gobierno.

Para no rechazar la disposición, quizás se puede buscar, en paralelo al debate sobre los artículos siguientes, una redacción adecuada y que no genere la duda, ya que efectivamente se sacaría del ámbito de la discusión legislativa un elemento tan fundamental como exceder el límite establecido en la ley.

Gracias.

El señor LAGOS.– ¿Qué dijo el señor Ministro, realmente?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Puede intervenir el Honorable señor Letelier.

El señor LETELIER.– Señor Presidente, intentaré "aterrizar" cuál es la naturaleza del asunto.

El IPC, un ponderado que puede servir para evaluar algunas modificaciones de precios al consumidor, no es el mejor indicador de una variación de costos en el sistema de transporte. Ese es el problema. Y aún no contamos con uno fijado por ley para ese sector. Quizás lo necesitamos.

Lo que aquí se trata de hacer es objetivar el mecanismo de un reajuste más allá del monto

que señala la Ley de Presupuestos. Y digamos por qué tal instrumento es necesario, ya que se podría omitir del cuerpo legal. La discusión de fondo es cuánto queremos evitar o no que suban las tarifas al consumidor, en este caso el ciudadano que utiliza el transporte público de pasajeros.

Si hay una alteración muy fuerte del dólar, ¿en Chile sufrimos un alza en el precio de la divisa de 20 por ciento o más?

Ello presenta también una correlación con el precio del petróleo. Somos un país importador de combustibles.

Y el proyecto considera también otro factor, muy importante, que es el índice de pasajeros por kilómetro.

Se estima que estos tres parámetros para definir el indicador de reajuste son más apegados a los hechos que el IPC. La idea es comenzar a objetivar qué pasa con los fenómenos del transporte en el país.

Por ello, señor Presidente, créame que si se hace referencia a la metodología de reajuste establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes, suscrito además por el Ministro de Hacienda, no significa que esta última Cartera quiera estar entregando mecánicamente más recursos. Es simplemente para ir construyendo instrumentos más reales.

Juzgo que el argumento del señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra en orden a eliminar la expresión "entre otros" -no me cabe duda alguna de que la ha objetado de muy buena fe- causa más daño para el efecto de disponer de un indicador más efectivo. Por ejemplo, nosotros aún no tenemos desarrollada, por desgracia, la industria metalmecánica. Es preciso importar muchos de los repuestos del transporte público de pasajeros, sea para el Metro, sea para el de superficie. Eso tiene que ver con el propósito de objetivar -repito- la variación de precios.

Por ende, personalmente estimo más correcto el tipo de indicador en examen que solo el IPC. Reconozcamos que este último incluye una canasta de productos que muchas veces no tienen nada que ver con el transporte.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Se ha pedido abrir la votación, pues tiene que funcionar una Comisión en paralelo.

El señor COLOMA.– ¿Me permite, señor Presidente?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Se trata de algo previo, Su Señoría?

Le pido ser breve, porque usted ya hizo uso de la palabra.

El señor COLOMA.– En el caso de aprobarse la solicitud, pido pronunciarse separadamente sobre la expresión "entre otros".

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Hay acuerdo para proceder en esos términos?

Primero se votaría el artículo respecto del cual se ha requerido la votación en particular y después dichos vocablos.

El señor HARBOE.– Pido la palabra.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Le solicito ser breve, Su Señoría, porque hay varios inscritos.

El señor HARBOE.– Señor Presidente, es solo para los efectos de aportar a la discusión.

Estábamos conversando con el señor Ministro sobre el particular. Se ha planteado una duda respecto de la redacción. Entiendo que el sentido y alcance que queremos todos los presentes y el Gobierno es exactamente el mismo. Entonces, me atrevo a proponer un texto. El cambio es muy menor, pero evitaría las dudas respecto de sacar del ámbito legislativo la posibilidad de exceder el límite. Se trata de realizar una contribución, siempre y cuando haya unanimidad en la Sala.

Entiendo que el Gobierno estaría de acuerdo. Así que no habría problema.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Lo que pasa es que si se abre la votación, después no se podrá hacer ninguna enmienda.

El señor HARBOE.– Ello me obligará a votar en contra, entonces.

El señor LETELIER.– Deseo plantear una cuestión de Reglamento.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– No se abrirá la votación, a la espera de que llegue una redacción,…

El señor HARBOE.– ¡Eso!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).–… y ahí se verá.

El señor HARBOE.– ¡Estupendo!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– No podemos hacerlo en los términos actuales.

Tiene la palabra el Honorable señor Girardi.

El señor GIRARDI.– Señor Presidente, considero que la discusión es relevante, porque una política de subsidio, en particular tratándose de un sistema complejo como el Transantiago, efectivamente no puede quedar sometida solo a los vaivenes del IPC.

Quisiera explicar por qué eso no es posible.

Parto por consignar que el sistema es dinámico. Hoy día se registran en la Región Metropolitana más de seis millones de habitantes, pero de aquí a 2025 serán siete millones y medio.

Hoy día, Santiago debe de comprender setenta mil hectáreas, y va a llegar a cerca de 90 mil para esa misma época, por lo que aumentarán las distancias de viaje.

Hoy día existen un millón 700 mil autos en la Región Metropolitana, en tanto que en 2025 van a ser dos millones 700 mil, los que le disputarán las vías, la infraestructura, al transporte público.

Entonces, la iniciativa en debate mal podría estar reajustada solo en torno al IPC.

Pero el Senador que habla podría agregar más elementos.

Será preciso ir modernizando las tecnologías. En algunos años -no más de cinco- tendrá lugar una proscripción del petróleo a nivel mundial. Es decir, lo primero que el calentamiento global, el cambio climático, va a determinar es el incentivo al uso de otras energías.

La humanidad, o pasa a una era poscarbónica, pospetróleo, o va a naufragar. De hecho, todas las modelaciones respecto al cambio climático señalan que si queremos llegar con 450 partes por millón de CO**2** -por encima de ello justamente se dispararán las temperaturas de manera irreversible- al año 2050, cuando habrá nueve mil millones de habitantes en el planeta y el crecimiento medio del producto interno bruto per cápita será de dos por ciento, la única manera de conseguirlo será lograr una intensidad de carbono muy por debajo de la actual.

Hoy día se registran 700 gramos de CO**2** por dólar gastado. Para poder alcanzar la meta mencionada se tienen que producir seis. Es imposible que eso se concrete en una civilización donde se está usando petróleo, gas natural o carbón.

Por lo tanto, la presión por el uso de energía limpia, en particular de la solar, donde Chile tiene las mayores potencialidades en el planeta, va a ser máxima. ¿Por qué lo digo? Porque tenemos que prepararnos para ello en la medida en que la tecnología con que estamos usando hoy día el Transantiago es obsoleta. El Ministerio de Transportes debiera ya empezar a incorporar al menos vehículos híbridos, pero, fundamentalmente, eléctricos, como también sistemas…

El señor NAVARRO.– Lo que nos ocupa es el pago de los estudiantes.

El señor GIRARDI.– Se halla incorporado todo. Lo que nos ocupa es el subsidio. Una parte de este último -tiene razón el señor Senador- se destina al pago de los estudiantes, otra a la extensión de las líneas de Metro y nuevas estaciones, y solo la mitad a gastos operativos.

Entonces, creo que si no se consideran, entre otros, uno o más de los factores señalados, como el precio del petróleo, etcétera -y que pueden ser no solo esos, ya que se suman las tecnologías, los nuevos insumos y los costos sobrevinientes que enfrentará un Transantiago cada vez más amplio en la superficie cubierta, con mayores distancias por recorrer-, es impo-

sible poder obtener una ecuación compleja.

En ese sentido, a mí me parece que la redacción se puede revisar, pero no quedar únicamente supeditada al crecimiento del IPC. Eso es imposible, por tratarse de un sistema dinámico, complicado, y la aplicación solo de la norma relativa a dicho factor querría decir que es inmodificable.

Por ejemplo, es preciso desarrollar más infraestructura, pues la velocidad promedio del Transantiago en la Región Metropolitana es de 17 kilómetros por hora. Si aumentara en diez por ciento, en dos kilómetros por hora, ello equivaldría a contar con seiscientos buses adicionales.

Y en las vías segregadas debiera llegar a 30 kilómetros por hora; en las vías exclusivas, a 25, y en las vías solo buses, a 20. Pero estamos muy lejos de eso.

Si se incrementara en un veinte por ciento la velocidad del Transantiago -es decir, en cuatro kilómetros por hora-, sería similar a disponer, gratis, de mil doscientos buses.

Repito que todos estos sistemas son dinámicos, complejos. Y como el asunto es tan relevante para el país -porque vamos a tener que empezar a efectuarles un traspaso a las regiones, que también enfrentarán problemas cada vez más difíciles-, propongo que el mecanismo no quede supeditado solo al IPC, sino a instrumentos más amplios y que incorporen todas las variables mencionadas, que serán una realidad y que no podemos dejar de lado.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).– Señor Presidente, solo deseo puntualizar que nosotros, como Gobierno, preferimos la redacción actual por lo siguiente.

En primer lugar, en el caso de un aumento en el precio del petróleo, por ejemplo, a mediados de año, tendrá lugar un desfinanciamiento durante el período si no existe la flexibilidad de reajustar cuando aumentan los costos efectivos. Por lo tanto, estimamos necesario contar con esta posibilidad para efectuar los ajustes anuales.

Por otro lado, con respecto a la expresión "entre otros", quisiera consignar que se trata de variables objetivas contenidas en los contratos con los operadores. Cuando tales acuerdos cambien, después de la licitación de 2017, puede que los factores de reajuste sean otros. La redacción permite que cuando dispongamos de nuevos contratos, a partir de octubre de 2018 -la ley en proyecto apunta a financiar el sistema al menos hasta 2022-, sea posible adecuar a ellos el indexador de los recursos.

Muchas gracias.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Como el Ejecutivo ha dicho que prefiere mantener el texto, recabo nuevamente el acuerdo de la Sala para abrir la votación, con la exclusión de las palabras "entre otros" para votarlas después.

Acordado.

En votación.

—(Durante la votación).

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

El señor PÉREZ VARELA.– Señor Presidente, creo que cuando se aprueba un subsidio para un efecto determinado, como el relativo al transporte público, se requieren elementos objetivos. No cabe generar la medida con relación a aspectos en que no hay ninguna posibilidad de anticipar, que se desconocen y que no se pueden controlar.

La redacción presenta dos dificultades fundamentales. Una de ellas es el procedimiento vía Ley de Presupuestos o vía decreto supremo. Por las intervenciones del titular de la Cartera, juzgo que esta es una cuestión que se superará.

Mas la expresión "entre otros" no es menor, porque creo que el Ministerio de Transportes debe tener hoy día claridad acerca de cuáles

son los factores que permitirán establecer un mecanismo para que el subsidio sea objetivo y real.

A mí no me parece adecuado dar manga ancha, abrir un campo tan amplio, para fijar los elementos que determinarán el techo o el alza del monto de los recursos. Estimo que no podemos aprobar un subsidio sobre el cual no sabemos, en definitiva, a qué nivel va a llegar.

Alguien dijo: "Como el Ministro de Hacienda también firma, va a estar siempre preocupado de que no suban los guarismos". Pero ese es un concepto muy relativo.

A mi juicio, el mejoramiento de la disposición pasa por eliminar la conjunción "o", después de "Índice de Precios al Consumidor", y las palabras "entre otros". Considero que el Ministerio de Transportes debe tener claridad -repito- acerca de cuáles son los factores de costo. En la disposición se definen tres de ellos, y pueden ser seis, siete, ocho o más. A esta altura, los estudios que debiera hacer esa Cartera para fijar una política de subsidio tienen que ser más completos que lo reflejado en el artículo.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.– Señor Presidente, la verdad es que uno debiera estar preocupado de cuánto va a costarle la tarifa al pasajero del Transantiago. El cálculo debiera ser de adelante hacia atrás, es decir, respecto de cuál es el máximo que un trabajador o un usuario del sistema se halla disponible para pagar, de acuerdo con su ingreso mínimo, y de ahí buscar el ajuste.

Porque el subsidio, en definitiva, ¿qué hace? Evitar que el precio real recaiga en el usuario. ¡Y lo cubre el Estado! ¡Eso es lo que estamos haciendo: ponemos cada año ochocientos millones de dólares para que los siete millones de habitantes de Santiago no paguen un precio elevado, que debiera superar -y el señor Ministro podría precisarlo- mil cien, mil doscientos pesos! ¡Les aplicamos un subsidio directo, a la vena, a los usuarios del transporte público!

La innovación radica en que ya no se tramitaría un proyecto de ley con discusión aquí, en la Sala, sino que se dictaría un decreto supremo, sobre la base de factores que puedan determinar un aumento. Cuando se utilice el procedimiento propuesto por el Gobierno y se recurra a un decreto supremo del Ministerio de Transportes, la pregunta es si se va a cautelar que el precio del pasaje no suba, que los usuarios no se vean afectados. Porque es una medida no siempre popular. Es más, resulta muy antipopular. Si efectivamente se incrementará el subsidio, espero que no se toque el pasaje.

Ello no se encuentra garantizado en la disposición en debate. Es decir, un decreto tarifario puede considerar los factores contemplados, realmente preocupantes, entre ellos el precio del petróleo diésel, y es posible que este baje a nivel internacional, pero que en Chile se mantenga absolutamente igual. Es algo que no tiene nada que ver. Y se demoran dos días en explicar, conforme a ecuaciones muy grandes, la razón por la cual, aun cuando el precio del barril disminuya en el exterior, aquí no se reduzca ni un centavo, como tampoco el de la bencina ni el del kerosene.

Por lo tanto, cabe preguntar a qué precio del petróleo diésel se hace referencia. ¿Al internacional? ¡Si este no va a incidir en el país, como lo hemos denunciado muchas veces!

Otro de los elementos es el dólar de los Estados Unidos de Norteamérica. ¿Ello dice relación con el valor que le fija el Banco Central? Porque ya estamos recurriendo al precio internacional del petróleo.

En consecuencia, la variable de que el Gobierno puede establecer, por decreto supremo, un reajuste adicional al que acordemos en la Sala del Senado constituye, sin duda, un instrumento muy poderoso, que efectivamente puede ampliar los costos de manera infinita. Ello dependerá de dicha normativa.

El señor Ministro tiene que garantizarnos

que no se van a ver afectados los costos para los usuarios.

En segundo lugar, hay aumento, y ese aumento, ese delta, ¿se refleja en la ley espejo? Si hay reajuste en el monto del subsidio, ¿vamos a tener igualdad, a mitad de año, en las regiones? Yo creo que no, porque la Ley de Presupuestos rige al inicio y, si hay una variación durante el período, no se va a reflejar en la llamada "ley espejo", es decir, en las regiones.

A pesar de que aumenta el subsidio para el transporte en Santiago, las regiones no van a recibir ni un solo peso para equiparar, aun cuando está claro que en la Octava Región, donde está ENAP-Biobío, pagamos el petróleo más caro de Chile. ¡Producimos el petróleo, pero pagamos el valor más caro en el país! O sea, en la Región Metropolitana tienen menores precios para la bencina y el petróleo que en la región donde son producidos. Y nos vienen a decir que el reajuste del subsidio y el reflejo del aumento no van a existir en forma paralela.

Entonces, más allá de la frase "entre otros", el punto es la facultad que se está delegando, y segundo, lo poco explícita que dicha facultad aparece en la norma.

Por eso, señor Presidente, me gustaría una explicación mayor del señor Ministro en torno a los temas que he planteado, en especial de por qué se introduce este elemento. Efectivamente: ¿es mucho esperar un año? ¿Pueden ser tan grandes las variaciones que requieren un reajuste a mediados de año? Porque estamos frente a una ley anual. Y aquí estamos introduciendo un factor de reajuste antes de que se cumpla el año, lo cual es distinto a la forma en que rigen los reajustes en toda la economía: una vez al año y con fecha fija.

Por lo tanto, señor Presidente, requiero más información del señor Ministro sobre esta materia antes de tomar una decisión sobre cómo votar.

¡Patagonia sin represas!

¡Nueva Constitución, ahora!

¡No más AFP!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Para fundamentar su voto, tiene la palabra el Senador señor Harboe.

El señor HARBOE.– Señor Presidente, yo voy a insistir en lo que ya he planteado.

Entiendo que el Gobierno quiera actualizar en la ley los factores de indexación, es decir, la metodología por medio de la cual se puede aumentar o bajar el precio en función de variables distintas del IPC. Y eso parece lógico, porque hay un conjunto de otras variables que influyen en los precios finales.

Mi observación dice relación con el hecho de que se está creando, a través de esta norma, un mecanismo alternativo para cambiar el monto máximo aprobado por el Parlamento en la Ley de Presupuestos. Porque lo que señala el texto es que el reajuste se podrá realizar mediante la Ley de Presupuestos o mediante una metodología que va a estar establecida en un decreto supremo suscrito por los Ministros de Transportes y de Hacienda. Por tanto, ya no será el Parlamento el que ponga el límite presupuestario, sino que el gobierno de turno, cualquiera que este sea, podrá alterar ese monto durante el año.

Yo me pregunto: ¿no será peligroso permitir que la autoridad de turno mande un proyecto de Ley de Presupuestos, que el Congreso le apruebe un límite, y que después, por decreto supremo, se aumente ese tope, el cual podría no estar autorizado por el Parlamento?

Y, adicionalmente: si aumento un peso en la Ley de Presupuestos, ¿existirá la obligación de aumentar igual peso para las regiones? ¿Se aplicará la misma norma cuando el incremento se establezca a través de un decreto supremo? Porque podría ser un mecanismo para burlar el espíritu de la ley, que es que cada peso que se invierta en Santiago tiene que replicarse en las regiones.

Y yo, como Senador de Región, no estoy disponible, obviamente, para permitir que el gobierno de turno, cualquiera que este sea, aumente, mediante decreto supremo, el subsidio

al Transantiago para la capital y no haga lo mismo para las regiones.

Eso me parece delicado, más allá -insisto- del gobierno de turno.

Yo entiendo que el señor Ministro crea relevante considerar otros elementos para la metodología de indexación. Lo comparto. Pero no estoy de acuerdo en que el Congreso Nacional renuncie a su facultad de aumentar o disminuir el límite máximo de subsidio a una política pública como la del Transantiago para entregársela al gobierno de turno.

Quizás, señor Presidente, este sea el momento para decirles a las chilenas y a los chilenos que es muy importante la discusión de una nueva Constitución, porque, si tuviéramos una norma constitucional que permitiera, por ejemplo, que el Estado participara activamente en el transporte público, no sería necesario contar con un sistema que todos los años nos obliga a aumentar el monto del subsidio a un grupo de empresarios privados y que, por lo demás, los propios usuarios califican de manera deficiente.

Por lo tanto, señor Presidente, sería conveniente, para dilucidar la votación en esta materia, que el señor Ministro respondiera lo que le hemos consultado en el sentido de si un eventual aumento mediante decreto supremo significaría replicar el fondo espejo en regiones.

Y, finalmente, deseo dejar establecido que me parece delicado que el Congreso Nacional renuncie a su facultad de aumentar el monto de un subsidio, con recursos de todos los chilenos, más allá del límite establecido en la Ley de Presupuestos, para otorgársela al gobierno de turno, independiente -insisto- de cuál sea este.

He dicho.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Lagos.

El señor LAGOS.– Señor Presidente, ciertamente, todos tenemos la disposición de aprobar este proyecto de ley -nosotros ya lo hicimos en la Comisión de Hacienda, sin modificaciones-, el cual es tremendamente importante.

El origen del Transantiago generó un costo y un trauma muy significativo en todos los planos; para empezar, a los usuarios (trabajadores, adultos mayores y estudiantes), a quienes les echó a perder el día dos veces: en la mañana y en la tarde.

Dicho eso, ha habido una mejora sustantiva en los últimos ocho años. Y, como consecuencia de la crisis que se produjo, se llegó a un acuerdo mediante el cual los recursos que se pongan como subsidio a la Región Metropolitana deben tener su corolario a nivel regional a través del llamado "efecto espejo".

Pues bien, la interrogante que ha surgido acá y que queremos que el Ministro de Transportes ojalá aclare es la siguiente.

El Senador Harboe ya lo mencionó, pero, para ponerlo en términos muy pedagógicos, lo que se plantea aquí es que, cuando haya que aumentar el subsidio, se hará: a) mediante Ley de Presupuestos -en lo cual todos estamos de acuerdo-, o b) mediante decreto supremo.

Esa era la duda que todos teníamos -me dice que no el Senador Allamand-, pero fue despejada. El punto es que se hará mediante Ley de Presupuestos o mediante decreto supremo. Y el decreto consideraría, para el alza del subsidio, ya sea el IPC u otra fórmula. ¡Muy bien!

Según la normativa vigente, cuando se aprueba un subsidio para transporte, la mitad del subsidio total va a la capital y el resto a las regiones.

La pregunta que surge es muy sencilla: si, aprobado un subsidio vía Presupuesto, surgen posteriormente condiciones que hagan necesario incrementar el subsidio para el transporte público de Santiago, ¿tendrá ello un impacto, un corolario para las regiones?

Es la duda que tenemos.

Pareciera que no. Porque la ley es clara: "El monto que se considere en la Ley de Presupuestos de cada año para la aplicación del mecanismo de subsidio, se dividirá en partes iguales entre" la provincia de Santiago y el res-

to de las regiones.

Eso es para el subsidio aprobado vía Ley de Presupuestos y aparece en el artículo 2° de la ley vigente.

En la nueva propuesta se señala que el subsidio podrá aprobarse vía Presupuesto, caso en el cual se entiende que debe aplicarse el criterio de dividir por dos, y que también podrá hacerse vía decreto supremo. Pero en este último caso la interrogante que surge -y no estoy prejuzgando el resultado final, aunque sería bueno que el señor Ministro lo aclarara- es qué va a pasar con las regiones.

Porque en algún minuto se podría burlar el sentido del efecto espejo. Bastaría que un Presupuesto viniera flacuchento, o debilitado, o subvaluado, con 50 pesos como total (25 para Santiago y 25 para regiones), y que a los meses después se cayera en la cuenta de que el subsidio debía ser mayor y se dictara un decreto supremo otorgando 100 pesos para la Región Metropolitana, sin dividirlos por la mitad.

Eso es lo que queremos aclarar. No estoy prejuzgando el resultado, pero surge una legítima duda: si aumentando vía decreto supremo se genera el efecto espejo.

Ojalá se pudiera aclarar, señor Presidente, porque a quienes somos Senadores de regiones nos quitaría una gran inquietud.

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

El señor COLOMA.– Señor Presidente, voy a votar en contra de la proposición, pues me parece que, por un lado, estamos vulnerando severamente una norma de la Constitución respecto de cómo se fija la Ley de Presupuestos, y por el otro, les estamos dando a los decretos supremos un carácter superior a la del legislador en momentos de fijar la referida Ley de Presupuestos.

Ahí está lo serio de la situación. Porque aquí hay un cambio.

Al votar en contra, estoy pidiendo que el sistema siga igual. ¿Cómo? Que haya un monto máximo de subsidio por 380 mil millones de pesos.

¡Eso es!

Hoy, la ley establece que el límite puede reajustarse anualmente conforme al cambio del IPC. Ahora, si se quiere un subsidio especial, hay que presentar una ley especial. ¡Obvio!

Ese es el esquema que aprobó el Parlamento.

Ahora se agrega una cosa distinta que tiene, a mi juicio, una interpretación que no es positiva.

Se señala que el reajuste se podrá llevar a cabo a través de la Ley de Presupuestos, o bien a través de una metodología definida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Eso me parece a mí un despropósito respecto de cómo debe hacerse la Ley de Presupuestos. Esta tiene un sistema, y es ahí donde, con autonomía, se puede fijar la forma en que se reajusten los distintos gastos.

Y más complicado aún: bajo tal fórmula los Ministerios de Transportes y de Hacienda pasan a tener un suprapoder en Chile, al obligar a emplear un equivalente del IPC para el efecto de fijar el reajuste de la ley del Transantiago. Solo para esta ley, porque no se aplicaría a ninguna otra normativa. No habría ninguna otra partida con semejante tratamiento. Todas las partidas se fijan en la Ley de Presupuestos y se reajustan tomando como base el Índice de Precios al Consumidor.

Aquí se está inventando una fórmula que -lo digo con todo respeto- solo traerá problemas en el país, entre ellos uno de constitucionalidad, por lo cual quiero dejar expresa reserva respecto de la tramitación de los proyectos de ley bajo esta alternativa. Y además se está creando un suprapoder para efectuar reajustes más allá de la Ley de Presupuestos. Con esto un Ministro de Transportes puede decir: “El IPC es 5 o 10, pero vamos a efectuar un reajuste de 15”. Porque ni siquiera tiene un guarismo en el cual basarse. Solo debe considerar como

factores el cambio en el precio del petróleo diésel, en el dólar observado o cualquier otro.

Yo no creo, señor Presidente, que uno pueda legislar así, porque de esa manera estaríamos autoescamoteándonos una de las pequeñas facultades que tiene el Parlamento al quedar obligados a lo que se establece en la norma.

Y también quedan dudas respecto de qué pasa con el efecto espejo.

Además, hay otras normas de este articulado que hacen referencia a la forma de reajustar que estoy mencionando.

Me parece que esta es una innovación -porque no aparece en la ley vigente- muy confusa, que, obviamente, hace perder al Parlamento su facultad de ir fijando, año a año, con libertad, la Ley de Presupuestos, y que crea un suprapoder. Ahora habrá un "decretazo" del Ministro de Transportes, asociado con el Ministro de Hacienda.

Lo considero un despropósito y por eso llamo a votar en contra, lo cual no tendría otro efecto que el de que el límite máximo fuera fijado por IPC, tal como ha sido hasta ahora.

¡Eso es!

No estaríamos causándole ningún daño al corazón de nada, sino tratando de que las cosas se hagan bien, para no seguir empeorando una política pública que, a mi juicio, ha estado profundamente equivocada.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Me ha pedido hacer uso de la palabra el señor Ministro.

El señor COLOMA.– ¡Estamos en votación, señor Presidente!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Como estamos en votación particular, señor Ministro, puede hacer uso de la palabra hasta por dos minutos para rectificar hechos.

Hago presente que tenemos siete votaciones más, así que pido a los señores Senadores que sean un poquito más acotados en sus intervenciones.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).– Muchas gracias, señor Presidente.

Quisiera aclarar que el espíritu siempre ha sido el de que cualquier reajuste que tenga el Transantiago produzca el efecto espejo, y también que se efectúe a través de la Ley de Presupuestos.

Por lo tanto, propongo que mi equipo se ponga a trabajar en una aclaración del articulado para precisar que la metodología planteada tiene por objeto efectuar el reajuste en la Ley de Presupuestos y, de esa forma, garantizar que siempre producirá el efecto espejo.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Letelier.

El señor LETELIER.– Señor Presidente, siempre se ha entendido que la ley fija el monto nominal inicial (380 mil millones de pesos) y que todos los años la Ley de Presupuestos fija el monto máximo, afectando con ello, siempre, el fondo espejo.

Ahora, el valor nominal aprobado por ley se reajustará, conforme al cambio propuesto, según IPC o la metodología planteada, pero el monto máximo siempre será aprobado por el Congreso Nacional en la Ley de Presupuestos.

Por ende, no veo la confusión que mencionan otros colegas.

La norma puede ser redactada en mejor forma, sin duda, pero el monto máximo -repito- estará establecido en la Ley de Presupuestos y definirá de por sí el reajuste del fondo espejo.

Por lo tanto, creo que no hay dudas en esta materia, señor Presidente, por lo que simplemente propondría votar la modificación.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Ya estamos en votación, señor Senador.

Tiene la palabra el señor Secretario.

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

El señor MOREIRA.– Que se haga el cambio, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– No se puede modificar la redacción, señor

Senador, porque estamos en votación. Pero, una vez que esta concluya, se puede pedir la unanimidad para eliminar la palabra "podrá" u otra enmienda.

Señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).– Repito: ¿alguna señora Senadora o algún señor Senador no ha emitido su voto?

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

—Se aprueba el reemplazo sugerido en la letra a) del N° 1 del artículo 1°, con excepción de la frase "entre otros" (17 votos a favor, 10 en contra y una abstención).

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic, Muñoz y Lily Pérez y los señores De Urresti, Girardi, Guillier, Horvath, Letelier, Matta, Montes, Pizarro, Quintana, Quinteros, Ignacio Walker, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Votaron por la negativa los señores Allamand, Coloma, García-Huidobro, Harboe, Lagos, Hernán Larraín, Navarro, Ossandón, Pérez Varela y Prokurica.

Se abstuvo el señor Moreira.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Ahora, si quieren, se puede hacer alguna corrección, pero para ello necesito que me hagan llegar un texto.

Si les parece, avanzamos con lo que viene, a la espera de alguna propuesta del Ejecutivo, para posteriormente ver si existe unanimidad.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).– En consecuencia, correspondería votar, separadamente, la frase "entre otros" dentro del texto recién aprobado, que en la parte pertinente señala: "suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, entre otros, uno o más de los siguientes factores de costo: precio del petróleo", etcétera.

Quienes estén de acuerdo en mantener la frase "entre otros" deben votar que sí, y quienes estén en desacuerdo deben votar que no.

El señor LARRAÍN.– ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor LARRAÍN.– Señor Presidente, a mí me parece que suprimir la frase "entre otros" no resuelve el problema que se ha planteado, porque después el texto habla de "uno o más de los siguiente factores".

Yo entiendo que lo que se quiere decir es que el sistema de reajuste considerará, principalmente, el precio del petróleo diésel, el dólar de los Estados Unidos observado y el índice de pasajeros por kilómetro.

Lo que se desea es acotar. Ese es el sentido de la inquietud. Porque la frase "entre otros" abre la posibilidad a cualquier cosa.

Por lo tanto, yo propongo que la norma diga: "considerando, principalmente, los siguientes factores de costo".

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Estaría de acuerdo, Senador Coloma, en incorporar la palabra "principalmente"?

El señor COLOMA.– Me parece que ayuda, señor Presidente.

Lo que planteé es que no puede quedar la frase "entre otros", porque se mencionan tres factores y podría haber tres, cuatro o cinco más. Eso es lo que yo quiero acotar.

Si se entiende, para el espíritu de la ley, que la palabra "principalmente" establece una preeminencia para los tres factores que se citan en la norma, ayudaría a que no apareciera un cuarto, un quinto o un sexto que no figura en la ley y que el Ministro del momento catalogara como muy decisivo.

Así que, si el texto se interpreta en la forma propuesta por el Senador Larraín en el sentido de que el efecto de que se diga "principalmente" es que esos factores tengan prioridad, me parece que podríamos avanzar en esa redacción.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Si les parece, podríamos dejar el texto en esos términos.

El Senador señor García no está de acuerdo,

por lo que veo.

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor GARCÍA.– Señor Presidente, por supuesto que la expresión "principalmente" es más acotada que "entre otros". Pero reconozcamos que su efecto práctico es el mismo.

La pregunta que -por su intermedio, señor Presidente- le hago al Ministro es ¿qué otros factores se debieran considerar aparte de la variación del precio del petróleo diésel, del dólar y del índice de pasajeros por kilómetro?

Porque, en realidad, igual quedaría abierto a otros factores. Y sería mucho más claro que aquí se señalaran todos. De manera contraria, podría suceder que este índice se arrancara y que, al final, tuviéramos una presión sobre el gasto público en momentos de enorme restricción presupuestaria, que terminara perjudicando todavía más los recursos fiscales.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).– Para clarificar ese punto, los indexadores de costos de los contratos consideran, entre otras variables, el precio de los neumáticos, de los lubricantes, del euro y, en el caso del Metro, de la electricidad.

Estoy de acuerdo en clarificar esa redacción. Una posible alternativa sería cambiar la frase en cuestión por la de "entre otros factores considerados en los contratos de operadores". Porque, además, ante las nuevas licitaciones, en el 2018 habrá nuevos contratos de operación que pueden cambiar los indexadores de costos.

Entonces, una alternativa sería incorporar o "principalmente" o "entre otros", pero con referencia a los contratos de operaciones y servicios complementarios del sistema.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Vamos a seguir dando la palabra. Solo quiero decir que acá, en la Sala, estamos realizando un trabajo propio de Comisión: mejorar la redacción.

Si hay alguna propuesta, por favor, háganla llegar por escrito para pedir la unanimidad de la Sala.

Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.– Señor Presidente, me parece que lo último que señaló el Ministro es lo que debiéramos aprobar. Porque es en los contratos donde se establecen las condiciones y donde se tiene claridad absoluta acerca de con qué indicadores, con qué factores se reajustará el costo y la tarifa y, por ende, cuántos recursos se requerirán.

En transporte normalmente se hace un cálculo casi de una regla de tres, considerando el petróleo diésel, fundamentalmente; el dólar (influye mucho en todo lo que tiene que ver con repuestos, con inversión en capital); y, en el caso del transporte urbano, el índice de pasajeros por kilómetro.

Con eso normalmente se cubre casi todo el costo de operación.

Siempre después vienen los márgenes que cada operador considera para lograr las utilidades correspondientes.

No obstante, sin duda, en los contratos aparecen otro tipo de costos que no necesariamente podríamos imaginar en esta iniciativa, que tienen que ver con el servicio, que tienen que ver con los terminales, que tienen que ver con las frecuencias, que tienen que ver con el personal, que tienen que ver con la mantención, que tienen que ver con la antigüedad.

Son demasiados los factores. Así que me parece que el planteamiento del Ministro en cuanto a agregar a "principalmente" o "entre otros" "lo que se establezca en los contratos concesionados" es correcto.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Solo quiero decir que necesitamos que se haga llegar a la Mesa un texto para poder votar algo distinto de la frase "entre otros".

Tiene la palabra el Honorable señor Girardi.

El señor GIRARDI.– Señor Presidente, para ahondar justamente en lo que señalaba el Senador Pizarro, quiero mencionar que ante-

riormente hablé del proceso de renovación tecnológica, que se producirá muy rápido, porque los buses diésel no van a existir en cinco o seis años más.

Deseo hacer referencia, por ejemplo, a una tecnología que debería existir y no existe: el sistema de gestión de flota.

En ninguna parte un sistema de transporte público depende de la gestión de los operadores.

La gestión tendría que ser como una torre de control. Y lo que ocurre hoy es como si en el aeropuerto cada avión decidiera en qué momento aterriza: cada empresa decide en qué momento libera los buses y establece un criterio de frecuencia, y después se evalúa.

Nosotros deberíamos contar con un mecanismo totalmente distinto. O sea, un sistema central, una torre de control, tendría que indicar cuándo parte cada uno de los buses y con qué frecuencia, y el chofer solo debería conducir. La empresa únicamente debería operar en función de los parámetros establecidos por el sistema de gestión de flota.

Eso, por distintas razones y por graves irregularidades e incumplimientos de Sonda, nunca se pudo realizar.

Entonces, si queremos tener un sistema de transporte eficiente, sería interesante, importante, incorporar algunos elementos y sistemas tecnológicos hoy no considerados, que no son ni el petróleo, ni el costo de los repuestos, sino que corresponden a gastos o inversiones que inevitablemente deberemos desarrollar. Y ojalá podamos hacerlo desde ya, pues eso sí que es una prioridad.

El sistema actual está hecho para una gestión inteligente. Lamentablemente, el sistema de gestión inteligente que se comprometió al principio nunca ha funcionado. Y -repito- ello es absolutamente prioritario.

No tiene sentido tener un altísimo estándar, como el de la calidad de nuestros buses, y hacer inversiones en infraestructura, en terminales, en zonas pagas, etcétera, si al mismo tiempo no se avanza en lo importante: en el modelo tecnológico de gestión, que es fundamental a la altura en que nos encontramos.

Me parece que esta discusión debe quedar abierta y que habrá que buscar la mejor redacción posible. Pero no podemos dejar de incorporar estos aspectos, porque, de ser así, el problema del medio de transporte que de verdad usan las personas más pobres, que de verdad usan mayoritariamente quienes se movilizan en Santiago, no tendrá nunca solución.

Nosotros esperamos que sí la tenga. Y justamente estamos estableciendo instrumentos, que tendrán que ser bien especificados, para que ello ocurra.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.– Señor Presidente, en verdad, la frase “entre otros” es un concepto infinito.

¿Entre cuántos otros? Entre todos los que sean necesarios.

Quiero llamar la atención acerca de que, al final del día, esto lo aprobaremos por ser parte del Gobierno. Pero uno no siempre lo es, como quedó claro en la penúltima elección.

No me explico esta facultad excesiva del Ejecutivo en desmedro de los poderes del Senado: si el Gobierno quiere traer un proyecto de ley, lo hace.

Además, hay modificaciones de contratos. Yo sé que el Ministro ha hecho esfuerzos por morigerar las consecuencias de contratos leoninos que se heredaron respecto de los operadores del Transantiago.

No obstante, si efectivamente hay algo dentro de los contratos que obligue a la inserción de este precepto yo quisiera saberlo. Porque no creo que sea solo un instrumento que el Gobierno quiere reservarse. Esto parece ser más bien una clara gestión en coherencia con contratos firmados, en el sentido de que los operadores hubieran pedido que no sea lo que les fije el Senado lo que cobren de subsidio, sino que

el Gobierno tenga la facultad discrecional de modificar los contratos entre los tres factores considerados y otros infinitos. O sea, que pueda decir: "Bueno, me da la gana de hacerlo".

Porque la frase "entre otros" no especifica ningún factor de objetividad. "Entre otros" puede ser la elusión.

Yo voté en contra del proyecto de elusión, de querer sancionar a la gente que no paga -siendo un hecho repudiable, punible-, pues era solo un sistema punitivo para los usuarios y no para los operadores que no cumplan en horarios, en calidad. ¡Todo se centraba en golpear al usuario!

En tal sentido, señor Presidente, no me extrañaría que "entre otros" estuviera el factor de la evasión, y que las empresas dijeran: "Como efectivamente la evasión no ha bajado de 25 por ciento, tengo que incorporar un factor producto de esto", y nos hiciéramos cargo directamente del tema de la evasión.

Siento que en esto debiera haber una medida tal como la que se propuso. Y, si hay modificación, que esta fuera en un círculo mucho más estrecho.

Como ya hemos tenido la experiencia de un Gobierno de Centroizquierda y uno de Centroderecha -o más bien de Derecha-, ya sabemos que todas estas facultades después las usa el Ejecutivo. Y, mientras más discrecionalidad exista, mayor poder concentrará un Gobierno que lo tiene todo, que es una monarquía presidencial.

Entonces, me pregunto si hay algún Senador en la Sala que tenga información adicional acerca de por qué le vamos a dar al Ejecutivo, sin más, la siguiente garantía: "A partir de ahora, el costo del subsidio no lo va a fijar el Senado de la República, sino yo por decreto supremo".

El señor PROKURICA.– ¡Disolvamos el Senado…!

El señor NAVARRO.– Y "entre otros factores" pueden ser muchos.

Además, es posible que ahora se confíe en la voluntad del Ministro, pero después puede haber Secretarios de Estado más complejos, que estén relacionados directamente con el negocio del transporte.

Por ejemplo, hubo un Ministro de Energía, Presidente del Directorio de la ENAP, que fue Presidente del Directorio de la COPEC durante 19 años, ¡19 años presidiendo la mayor competencia de la Empresa Nacional del Petróleo!

Y lo tuvimos en el Gobierno de Piñera. Pese a ser Presidente del Directorio de la COPEC por 19 años, no hubo ningún empacho en ponerlo como Presidente del de la ENAP.

En consecuencia, yo llamaría a la cautela y esperaría que el Ministro nos dijera qué comprende "entre otros", para poder apoyar efectivamente algo que sea un instrumento facilitador y no que implique hacer perder poder a cambio de nada al Senado de la República. Porque este al menos tiene la posibilidad de discutir el monto del subsidio para el Transantiago, y si nos quedamos sin esa capacidad, en verdad cederemos poder a cambio de nada.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Letelier.

El señor LETELIER.– Señor Presidente, yo llamo a los colegas a concentrarnos en el debate.

Hay una cifra que el Congreso va a aprobar todos los años en el proyecto de Ley de Presupuestos.

Aquí no se cede ninguna atribución. El Congreso deberá conocer los montos, e incluso, antes de aprobarlos, el señor Ministro tendrá que explicar qué instrumento de reajuste usó de un año a otro.

Lo único que estamos estableciendo es que el reajuste podrá ser por aplicación del IPC o por otra metodología que tendrá que ser conocida, aprobada o rechazada por el Congreso.

Por ende, pido que nos concentremos en el punto en discusión. Porque esto no significa que el Ministro va a poder pagarles a los operadores lo que quiera, a su antojo, en cualquier momento. ¡Eso es falso! Ello dependerá de los

contratos y de las licitaciones que llevaron a suscribirlos.

Solicito que entremos a la materia de fondo de esta iniciativa. Lo que estamos planteando es que todos los años, a partir de una cifra nominal que se reajustará anualmente y que acordará el Congreso, pueda haber dos mecanismos de reajuste. Y antes de que aprobemos el mecanismo de que se trate se tendrá que dar cuenta al Parlamento.

Me parece que el criterio del Senador Hernán Larraín, en cuanto a que principalmente los factores tienen que ser los tres que se indican es correcto. No pueden ser exclusivos.

Y creo que la sugerencia del señor Ministro en esto es equívoca. Porque quiere considerar los contratos con los operadores en el factor de reajuste, como lo mencionó.

Aquí, los reajustes tienen que ser de un año a otro sobre la base de datos objetivos y no de gestión de flota, no de variaciones en los contratos, no de renovación del parque de buses, pues esos factores ya están en los contratos de los operadores, que fueron licitados previamente.

Yo pido que, si el Ejecutivo va a presentar una redacción complementaria, que la verdad es a bastante destiempo, pasemos mientras tanto al próximo precepto: la letra b) del número 1.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.– Señor Presidente, simplemente quiero señalar que en este articulado en particular se incorpora al transporte menor, que fue un objetivo que levantamos junto con el Senador Baldo Prokurica.

Pero, ciertamente, tenemos dificultades con el sistema de reajustabilidad que se establece en la letra a). Y, por lo mismo, pedimos que se votara.

Creemos que acá no se puede seguir jugando con el transporte menor.

Durante mucho tiempo se afirmó que esto se iba a resolver a través de un reglamento. Eso jamás se materializó. Hoy tenemos dificultades también con los recursos que se invierten en la Región Metropolitana y en otras regiones.

Por tanto, le pido al señor Ministro que se busque una fórmula que posibilite que los recursos lleguen al transporte menor, a los trolebuses y, asimismo, a las regiones, en igualdad de condiciones con la Región Metropolitana.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Hay una propuesta, que entiendo que tendría apoyo bastante transversal, pero de no ser así no vamos a poder votarla. Por último, podremos dejarla para más adelante.

Señor Ministro, ¿quiere que la leamos o que dejemos pendiente su votación a la espera de que haya un acuerdo?

El señor LETELIER.– Dejémosla pendiente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Se necesita unanimidad para poder votar esta propuesta. Entonces, si no hay acuerdo, les pido que lo conversen mientras avanzamos en otro punto.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).– Señores Senadores, en la letra b) del número 1 se modifica el inciso tercero en el siguiente sentido:

"i. Intercálase entre la palabra 'trolebuses' y la expresión 'y taxibuses', la frase ', tranvías, ascensores, teleféricos, para el transporte público remunerado de pasajeros'.

"ii. Intercálase entre la palabra 'aéreos' y la coma que le sigue, la frase 'u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o cables'".

Es decir, se amplía lo que actualmente se entiende por transporte público mayor, que son los trolebuses y los taxibuses, en la ley actual, a "tranvías, ascensores, teleféricos para el transporte público remunerado de pasajeros". Y se agrega "u otros modos propulsados por mecanismos externos, tales como catenarias o

cables".

El señor MONTES.– Está muy bien, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Habría acuerdo para aprobarlo por unanimidad?

—Se aprueba por unanimidad.

El señor LABBÉ (Secretario General).– En seguida, el Senador señor Coloma pidió votación separada del número 5.

Lo que pasa es que, sin perjuicio de las votaciones divididas que se solicitaron, están las modificaciones acordadas por unanimidad. Solo se aprobó el artículo 3°, que no fue objeto de indicaciones ni de modificaciones.

En cuanto a las enmiendas unánimes, correspondería votarlas sin debate.

Hago presente que ellas no requieren quórum especial de aprobación. Sí lo precisan modificaciones que fueron aprobadas por mayoría en el órgano técnico o aquellas respecto de las cuales el Senador señor Coloma pidió votación separada.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Les parece que las demos por aprobadas?

El señor NAVARRO.– ¿Cuáles son?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Señor Secretario, repita, por favor.

El señor LABBÉ (Secretario General).– Son las enmiendas que introdujo por unanimidad la Comisión de Transportes. La de Hacienda no efectuó ninguna modificación.

Solamente eso se votaría a continuación.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Exacto.

Después seguiremos con las enmiendas aprobadas por mayoría y con las normas respecto de las cuales se solicitó votación dividida.

¿Habría acuerdo para aprobar aquello por unanimidad?

El señor NAVARRO.– Señor Presidente, quiero hacer uso de mi facultad para intervenir.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor NAVARRO.– Señor Presidente, ¿quién nombra al Panel de Expertos? ¿El Ministro?

Respecto de las mesas de trabajo que se han estado configurando en otras instancias, como en educación, hago presente que no sé si son de Gobierno o de Oposición. En realidad, el equilibrio se diluye. Cuesta encontrar un representante de Izquierda en esos equipos. Generalmente, no existen.

Y ahora les quieren subir la dieta a los integrantes de dicho panel. Pero no se dice que este debiera contar con una composición amplia: con personas que crean en el transporte público y con otras que quieran impulsar el transporte privado. O sea, ahí deben estar representadas las diversas visiones sobre el tema.

Porque, al final, no llegaremos a ninguna parte si se trata de los amigos del Ministro, de los amigos del Subsecretario, de los apitutados.

Lo único claro es que tal situación generará un gran problema con la Oposición.

Los miembros del Panel de Expertos perciben una dieta de 30 unidades tributarias mensuales. ¿Cuánto es eso?

El señor HARBOE.– Multiplique por cuarenta y cuatro lucas.

El señor NAVARRO.– ¡Debiera ser mucho más!

Con todo, para gente de nivel profesional -como espero que haya en dicho órgano-, esto plantea una obligatoriedad. Porque, si efectivamente le estamos pagando…

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Senador señor Navarro, perdone que lo interrumpa.

Me parece superválido su punto, pero esa materia la vamos a analizar cuando se ponga en debate la modificación contenida en la página 9 del boletín comparado.

Ahora queremos resolver las enmiendas aprobadas por unanimidad en la Comisión de Transportes.

Le sugiero que veamos en su minuto la norma a la que se estaba refiriendo.

El señor NAVARRO.– Pero ¿vamos a discutir lo relativo a cómo se eligen los componentes del Panel de Expertos?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Sí.

El señor NAVARRO.– Muy bien, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– La modificación que se halla en la página 9 del boletín comparado, que trata sobre lo que señalaba Su Señoría, será analizada en su mérito después de la votación que vamos a efectuar ahora.

El señor NAVARRO.– Bien.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Entonces, ¿habría acuerdo para aprobar las enmiendas que la Comisión de Transportes acordó por unanimidad?

La señora PÉREZ (doña Lily).– Pido votación, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Muy bien.

En votación las modificaciones unánimes.

Vuelvo a aclarar que todas las enmiendas en las que hubo diferencias serán debatidas y votadas en su mérito. Son alrededor de siete.

El señor COLOMA.– ¿En esas se incluyen las normas respecto de las que pedí votación separada?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Sí, Su Señoría.

Señor Secretario.

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 aprueban las enmiendas acordadas por unanimidad por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones (23 votos a favor y una abstención).

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic, Muñoz y Lily Pérez y los señores Araya, Chahuán, De Urresti, Girardi, Guillier, Harboe, Lagos, Hernán Larraín, Letelier, Montes, Moreira, Navarro, Ossandón, Pérez Varela, Pizarro, Prokurica, Quintana, Ignacio Walker y Patricio Walker.

Se abstuvo el señor García-Huidobro.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– Señores Senadores, ahora hay que dirigirse a la página 9 del boletín comparado. Ahí se encuentra el número 5 del artículo 1º del proyecto, norma para la cual se solicitó votación separada.

La Comisión de Transportes no introdujo modificaciones al texto aprobado en general, que dice:

"5.– Intercálase en el artículo 18, entre la expresión "30 unidades tributarias mensuales" y el punto seguido, la siguiente oración: ", como base, más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, no pudiendo percibir en total más de 70 unidades tributarias mensuales, considerando la dieta proporcional al período y el pago por asistencia a sesiones.".".

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– En discusión.

Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.– Señor Presidente, como decía, los directorios pagados suponen una obligación y, por tanto, a sus integrantes les es exigible una contraprestación: deben asistir a las reuniones, manejar los temas, etcétera.

Seamos autocríticos: muchos directorios de empresas del Estado -lo mismo pasó en el Gobierno de la Derecha- se componen no necesariamente por especialistas o por los que más saben, sino por gente de los Partidos, de confianza política.

Algo parecido sucede con el Sistema de Alta Dirección Pública: son elegidos los mejores, pero de los nuestros. Antes eran los mejores del otro lado.

En cuanto al proyecto que nos ocupa, pien-

so que está bien que podamos aumentar la dieta de quienes conforman el Panel de Expertos.

Pero mi pregunta es: ¿se contempla que en dicha instancia haya alguien en representación de los usuarios? Ello, en consideración a los más de 800 mil viajes que hacen las personas en Santiago.

¿Va a integrarse a alguien en representación de los trabajadores, de los conductores?

Porque, en definitiva, el sistema está constituido por las máquinas, el conductor y el usuario.

Entonces, la finalidad del Panel de Expertos no es solamente decidir lo relativo a los costos, sino, además, teorizar sobre la calidad, sobre el funcionamiento, sobre el ejercicio de la función integrada del sistema de transporte público de la ciudad más grande de Chile.

En mi opinión, en este órgano también debe haber expertos pertenecientes al mundo de los usuarios y al de los trabajadores. De hecho, hay dirigentes sindicales que son ingenieros en transporte.

Dicha instancia tiene que garantizar la expresión de la diversidad, para que su proceder, que otorga orientación y asesoría al Ministro, dé cuenta de una visión más amplia y global.

Si solo ponemos intelectuales o economistas en el Panel de Expertos, aseguraremos que habrá buenas cifras, pero no mayor calidad.

Mi preocupación se la hago presente al señor Subsecretario de Transportes -por su intermedio, señor Presidente-: no veo nuevos requisitos para conformar este Panel, salvo que se encuentren en enmiendas más adelante. Tampoco se observan restricciones ni condiciones a su funcionamiento, con excepción del principio de buena fe.

Este puede existir, pero a veces la fe se inclina demasiado para un lado: para el izquierdo, para el derecho o para el de la tecnocracia, que es el peor de todos, porque ahí uno no sabe nunca con quién está hablando.

Estoy disponible para aprobar un aumento de dieta a los miembros del Panel de Expertos, para que trabajen de verdad y se responsabilicen. ¡Me imagino que firman en cada sesión!

Cuando se pidió a un panel de expertos recomendaciones para mejorar el sistema en el Metro, operó cierta responsabilidad contractual, porque hubo una remuneración.

Ello cobra más relevancia cuando una recomendación resulta fallida y genera costos. Todos los profesionales saben que el asunto no es gratuito ni a beneficio, sino que es parte de una responsabilidad contractual. Por lo mismo, se encargarán de que aquello que se discute y aplique simplemente sea lo mejor para el servicio.

En consecuencia, señor Presidente, voy a votar a favor del numeral 5, que establece un aumento de la dieta, la que se fija en unidades tributarias mensuales.

Espero que el señor Subsecretario aclare mis dudas, que apuntan al mismo objetivo: garantizar la mejor conformación del Panel de Expertos.

Y ojalá no sea "un club de Tobi". Porque, además, en esos órganos suele no haber mujeres. Puede pensarse que todos deben ser hombres por la especialidad del transporte público. Pero hay muchas mujeres expertas en esta materia, y debieran estar integradas siempre con equidad de género.

¡Patagonia sin represa!

¡Nueva Constitución, ahora!

¡No más AFP!

He dicho.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– En este momento ha llegado a la Mesa el siguiente documento:

Informe

De la Comisión de Educación y Cultura, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que crea el plan de formación

ciudadana para los establecimientos educacionales reconocidos por el Estado, con urgencia calificada de "suma" (boletín N° 10.043-04).

—**Queda para tabla.**

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Señores Senadores y señoras Senadoras, hay varios inscritos. A todos les vamos a dar la palabra, por supuesto.

Pero hago presente que después tenemos que realizar varias votaciones más. No sé si vamos a alcanzar a despachar esta iniciativa hoy día.

Por eso sugiero abrir la votación, y cada uno puede fundamentar hasta por cinco minutos.

¿Hay acuerdo?

Acordado.

En votación el número 5 del artículo 1º del proyecto.

—(Durante la votación).

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Harboe.

El señor HARBOE.– Señor Presidente, me parece adecuada la existencia del Panel de Expertos. Pero la regulación que plantea este proyecto de ley en dicha materia es bastante precaria.

El boletín comparado se limita a reproducir las funciones que le fija la ley, que no son menores: "Determinar trimestralmente el ajuste de tarifas"; "Proponer sobre la base de estudios técnicos, modificaciones a la metodología" -se refiere a la que discutimos hace poco y cuyo fin es fijar un monto máximo-; "Evaluar los procesos de determinación de las tarifas en las bases de licitación de uso de vías y servicios complementarios"; "Pronunciarse sobre otros requerimientos de opinión o asesoría técnica solicitados por el Ministerio de Transportes", y "Pronunciarse sobre la metodología, condiciones y términos de la implementación de modificaciones en las condiciones económicas".

Se trata de facultades muy importantes para el desarrollo del sistema de transporte público de Santiago.

Además de esas funciones, se echa de menos un régimen, primero, de responsabilidades y, segundo, de inhabilidades.

Podría ocurrir que la autoridad -nada se dice al respecto en la iniciativa- designara a su arbitrio a las tres personas que integran el Panel de Expertos y que estas tuvieran o hubieren tenido algún interés comprometido. Y estamos hablando de profesionales que van a resolver elementos determinantes en materias tales como el establecimiento de cierto tipo de contrataciones, la metodología, las bases de licitación, la fijación de precios.

En consecuencia, habría sido muy relevante que en este proyecto se hubiese considerado un régimen de responsabilidades y otro de inhabilidades, para evitar situaciones que podríamos lamentar en el futuro.

Respecto del aumento de remuneración -algo indicó el Senador Navarro-, cabe recordar que el número 5 del artículo 1º propone que los miembros del Panel de Expertos, además de la dieta base equivalente a 30 unidades tributarias mensuales, perciban 20 UTM por cada sesión, con un máximo de dos, porque el tope será 70 unidades tributarias mensuales.

El valor de la UTM al día de hoy es de 44 mil 553 pesos. Este monto multiplicado por 70 da un total de 3 millones 118 mil pesos. Considerando que esa será la remuneración mensual que recibirá un integrante de dicho órgano, me pregunto: ¿qué calificaciones o requisitos se van a exigir para ocupar dicho cargo?

Por lo tanto, señora Presidenta, creo que es esencial el establecimiento de un régimen de responsabilidades y de inhabilidades, además de la incorporación de mayores requisitos para ser miembro de dicha entidad, dadas las importantes facultades que este debe cumplir, según lo dispone el texto legal.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).– Tiene la palabra el Senador señor Coloma.

El señor COLOMA.– Señora Presidenta,

el Panel de Expertos ya está funcionando, o debería estarlo. No se trata de que recién esta idea vaya a partir.

Desde mi perspectiva, el papel que ha desempeñado tal órgano no es el que se suponía debía cumplir según la ley.

Recordemos que esta entidad se forjó para que los expertos, en forma independiente, fijaran las tarifas del Transantiago. Ello, con el fin de que tal decisión no fuera un problema de Gobierno ni de la ley. Tal función debía llevarse a cabo de manera objetiva, basada en distintos parámetros previamente establecidos.

Hago presente que he revisado las actas de las sesiones del Panel de Expertos.

Para ser franco, aunque valoro mucho la capacidad de sus miembros, pienso que el rol que ha jugado dicha entidad no ha sido el que le planteó el legislador. Por tanto, no veo por qué se deba aumentar la dieta de sus integrantes.

Con fecha 26 de marzo, el Panel de Expertos recomendó un cambio en la tarifa. El Ejecutivo pidió la reconsideración de la medida porque iba a presentar un proyecto sobre la materia, razón que no obedece a una cosa objetiva. Y el 30 de abril dicho órgano dejó sin efecto la recomendación.

Posteriormente, el 26 de junio, propuso un nuevo cambio en la tarifa. Pero el Gobierno reiteró su argumento de que estaba por presentar una iniciativa, motivo por el cual el 24 de julio quedó sin efecto la recomendación.

Entonces, dicho Panel termina siendo un poco opinólogo de lo que va ocurriendo. Dice una cosa; el Gobierno presiona o plantea algo distinto, y lo recomendado se deja sin efecto.

A mi juicio, señora Presidenta, el fin para el cual fue diseñado el Panel de Expertos no guarda relación con lo que ha sido este conjunto de propuestas y posteriores rectificaciones o reconsideraciones.

Para ser franco, a estas alturas pongo en duda el rol de dicho órgano. Creo que no ha servido. No cumplió la finalidad que el Parlamento le fijó al momento de establecer sus requisitos y facultades. ¡No la cumplió!

La idea, precisamente, era evitar los conflictos en este ámbito, mediante decisiones basadas en elementos objetivos.

Ante ello y a diferencia de otros Senadores, estimo que el aumento de remuneraciones propuesto no se justifica.

Ojalá en el ámbito público hubiera buenas remuneraciones. Para mí ese propósito nunca ha sido un inconveniente, pero en la medida en que se cumpla una buena función.

Con franqueza, en este caso yo, por lo menos, no voy a dar mi aprobación.

Creo que el sistema que se diseñó no ha operado bien. Coincido con el Senador Navarro en este punto y en lo relativo a la Alta Dirección Pública, que tampoco ha cumplido su labor como debiera.

En consecuencia, señora Presidenta, no me parece razonable aprobar un aumento remuneracional para instituciones que no funcionan.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).– Con el acuerdo de la Sala, tiene la palabra el señor Ministro para hacer algunas aclaraciones.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).– Señora Presidenta, quiero precisar algunas cosas sobre el Panel de Expertos y hacerme cargo de algunas aseveraciones que se han hecho en esta Sala.

En primer lugar, deseo clarificar que dicho órgano está compuesto por tres miembros: dos de ellos surgen a partir de dos ternas propuestas por el Consejo de la Alta Dirección Pública y el otro, de una terna sugerida por los decanos de las Facultades de Ingeniería y de Economía y Administración de las universidades acreditadas. El Ministro de Transportes elige a un integrante de cada una de las tres ternas.

En el año 2013 se modificó la ley original, mediante la incorporación de varias responsabilidades adicionales para quienes componen dicho Panel.

Una de ellas es la revisión de los perímetros de exclusión. Esta materia se va a negociar

ahora: se plantea dar un subsidio a cambio de mejoras operacionales y rebaja de tarifas en regiones. El primer perímetro se negocia con los operadores existentes, pero bajo la garantía de que los frutos de ese acuerdo serán revisados por el Panel de Expertos.

Por otro lado, los nuevos contratos, firmados en 2012, introdujeron un nuevo rol para esta entidad a través de lo que se llamó "las revisiones programadas del pago de los contratos". Cuando hay una diferencia en el criterio aplicado entre la autoridad y el operador, el Panel de Expertos opera como una especie de árbitro encargado de dirimir la controversia.

En definitiva, a dicho órgano se le han encomendado varias tareas adicionales; por ende, el número de sus reuniones se va a elevar significativamente a partir de fines de este año, cuando empecemos a revisar la negociación de los perímetros de exclusión.

Por lo tanto, se propone bajar el monto de la dieta de 30 unidades tributarias a 20, por la reunión mensual que establece la ley. Pero se otorga una dieta adicional si se realizan sesiones extras durante el mes, las que, a raíz de las nuevas responsabilidades que señalé, van a ser necesarias. Así que me parece que se justifican plenamente la rebaja en la base y el aumento para reuniones adicionales.

Además, hago presente que, en mi opinión, el Panel de Expertos ha funcionado debidamente.

En primer lugar, el año pasado, al menos en la provincia de Santiago y en las comunas de Puente Alto y San Bernardo, hubo un aumento de tarifa de 40 pesos por decisiones de este órgano. O sea, efectivamente ha generado el alza que le encomienda la ley.

Pero la normativa establece explícitamente que, cuando las proyecciones de déficit no quedan cubiertas por los ingresos aportados vía tarifa, esta debe ser subida por dicha entidad, a menos que el Ejecutivo esté dispuesto a subsidiar en mayor forma el sistema.

Fue lo que ocurrió este año: el Gobierno presentó un proyecto de ley sobre la materia, razón por la cual el Panel ha retirado sus peticiones hasta ver el avance de dicha iniciativa.

Muchas gracias.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).– Tiene la palabra la Senadora señora Lily Pérez.

La señora PÉREZ (doña Lily).– Señora Presidenta, voy a hacer abstracción de quienes integran este Panel de Expertos, pues no conozco a quienes lo componen en la actualidad.

Pero, de verdad, me parece bien poco criterioso que en un año en que tenemos anuncios de menos gasto fiscal, en que hay que dar señales de austeridad, estemos en el Senado discutiendo aumentar a 70 UTM la dieta mensual por asistencia a los integrantes de este Panel de Expertos, sobre todo porque, a mi juicio, no hay ningún argumento que nos haya dado esta tarde el Ministro -por su intermedio, señora Presidenta- que justifique el incremento. Y, además, porque escuchando lo que han manifestado algunos Senadores, definitivamente no pareciera que el Panel de Expertos -puedo equivocarme- haya tenido hasta el momento una brillantez demasiado grande en las decisiones que se han tomado respecto al transporte público en la Región Metropolitana.

Entonces, no considero adecuado engordar al Estado a punta de aporte fiscal y que nosotros debamos aprobar eso cuando nuestro país nos está mirando y hay un montón de necesidades sociales, sobre todo en el ámbito de la salud, todo ello, para subirle la dieta a tres, cuatro o cinco expertos. Además, como decía el Senador Harboe, no sabemos de sus inhabilidades, qué criterios deben cumplir, si pueden tener algún tipo de conflicto de intereses, o qué cargo ocuparon antes.

En consecuencia, yo rechazo el texto, pues me parece que va en contra de toda la lógica de lo que nosotros debemos hacer.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).– Tiene la palabra el Senador señor Ossandón.

El señor OSSANDÓN.– Señora Presidenta, yo votaré a favor, pues creo que es muy signifi-

cativo para las Regiones, porque se va a ver el tema del perímetro de exclusión, y resulta muy importante que se trabaje. Calculamos que de aquí a dos años habrá 26 ciudades en esto.

Por lo tanto, si queremos un Panel de gente que realmente se dedique, hay que pagarle.

Pero, además, quiero aprovechar esto para recordarle al Senador Navarro -por su intermedio, señora Presidenta-, quien habla mucho de los de la Derecha para acá y para allá, que nosotros no fuimos los que creamos el Transantiago. Y el forrito en el que estamos metidos es obra suya, no nuestra.

Entonces, es importante que se lave las manos con su jabón y no con el nuestro.

El señor NAVARRO.– ¡Lo único que me faltaba!

El señor OSSANDÓN.– Lo digo porque lo repite siempre como si nosotros tuviéramos algo que ver.

Es más. Uno de los Senadores de enfrente dijo que esto era realmente un calvario y habló de lo complicado que era el Transantiago para todos los habitantes de la Región Metropolitana, siendo familiar directo de quien lo hizo. Me parece un buen *mea culpa*.

Entonces, no juguemos con esto.

Además, se trata de una dieta muy baja y se han botado a la calle billones -¡billones!- de pesos.

La señora MUÑOZ (Vicepresidenta).– Tiene la palabra el Senador señor Pizarro.

El señor PIZARRO.– Señora Presidenta, en verdad, me impresiona la fragilidad de memoria que tenemos en el Senado respecto de estas materias. Porque, como bien dijo un Senador que me antecedió, decidimos crear este Panel de Expertos después de un largo debate en que el Gobierno anterior se abrió a la posibilidad de un subsidio del Estado.

Se nos pidieron mil 700 millones de dólares, convencidos de que con eso tendríamos el financiamiento adecuado; 750 millones de dólares extras para el Transantiago. Estoy hablando del Ministro Errázuriz y de los esfuerzos que hicimos junto a algunos de los Senadores aquí presentes para alcanzar un acuerdo.

Y el problema era que en la medida en que no existiera un subsidio establecido, público, transparente, claro, resultaba evidente que cada vez que se producían las alzas venía una discusión: si se estaban manipulando o no las cifras; si había objetividad en ellas; si los números eran los adecuados; si los técnicos del Gobierno de turno efectivamente podían o no adoptar algunas decisiones; y, lo que es más delicado, la definición política respecto de en qué momento se aumenta la tarifa de un servicio que ya está siendo subsidiado desde hace bastante tiempo.

Esa es la razón por la cual se crea este Panel de Expertos.

Se trata de tres ingenieros, de tres profesionales elegidos con un sistema bastante objetivo, que se van rotando (no son permanentes). No es un consejo directivo o un consejo de una empresa -como se ha querido insinuar acá-, no los podemos elegir en un sorteo entre 7 millones de usuarios o por votación de los trabajadores del servicio. Eso no tiene nada que ver con el objetivo.

Les pido a los colegas que revisen las funciones que se han delimitado en el artículo 14.

Me parece bien la información que ha entregado el señor Ministro aclarando quiénes lo componen, cómo son elegidos y cuál es la función que cumplen ahora.

Indudablemente, se ha ido aumentando la responsabilidad de este Panel.

Este órgano busca también establecer los parámetros técnicos para ver cuándo corresponde un aumento de tarifas, y si ese incremento se traspasa a los usuarios o lo absorbe el sistema. Y, además, se preocupa de las propuestas para ir mejorando los sistemas de operación, de contrato, de concesiones.

Sí quiero aclarar que el texto final establece que se mantiene la base de 30 unidades tributarias mensuales, no se baja a 20. Porque señala: "Intercálase en el artículo 18, entre la expre-

sión ‘30 unidades tributarias mensuales’ y el punto seguido, la siguiente oración: ‘, como base, más 20 unidades tributarias mensuales por cada sesión, no pudiendo percibir en total más de 70 unidades tributarias mensuales…’”.

No pensemos que con esto vamos a desgastar el erario ni vamos a transformar esto en un sueldo al cual aspirará muchísima gente, porque 30 unidades tributarias mensuales hoy día son aproximadamente un millón 100 mil pesos. Y 70 UTM son cerca de 2 millones 600 mil pesos.

El señor PROKURICA.– Ese es el máximo.

El señor PIZARRO.– Se trata de gente del mejor nivel. Estamos hablando de personas a las cuales se les va a exigir objetividad, nivel técnico, que seguramente dejen otras obligaciones. Y nosotros, para el manejo de un sistema como el Transantiago, al cual le estamos destinando mil 500 millones de dólares y ahora aumentando más todavía en 90 millones de dólares adicionales, no vamos a tener la posibilidad de contar con la mejor gente desde el punto de vista técnico, que sea objetiva y que permita a las autoridades del Ministerio tomar decisiones en cuanto a la administración y mejoramiento del sistema.

Señor Presidente, me parece que estamos equivocando la discusión.

Lo que menos se puede hacer con profesionales de este nivel, si queremos tener gente de verdad buena y competente, es establecer una dieta mínima que garantice un interés y una capacidad técnica para enfrentar este desafío.

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

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Señor Presidente, el Senador Pizarro aclaró lo que había planteado el Ministro en cuanto a que se rebajaba la base. Y la verdad es que ello no ocurre. Es importante que ello se clarifique.

Eso sí, creo que el tema no va por ahí.

Las opiniones y los consejos que ha entregado el Panel de Expertos en general han ido en la senda correcta.

El problema radica en que la autoridad no ha adoptado sus definiciones conforme a las recomendaciones del Panel de Expertos. Porque han debido tomar decisiones más políticas que técnicas, independientemente del Gobierno que haya recibido sus consejos.

En tal sentido, si hoy día estamos preocupados de la congestión a nivel nacional y este Panel de Expertos tendrá que preocuparse de las ciudades en que se aplicarán perímetros de exclusión, es necesario contar con las personas adecuadas para ello.

Pero lo fundamental, señor Presidente, es que la autoridad le haga caso a los expertos. Porque de lo contrario, por un lado, estaremos botando la plata -porque se están pidiendo asesorías que no se están dando-, y por otro, no estaremos mejorando el transporte público, no solo en la Región Metropolitana, sino a nivel nacional.

Por eso, señor Presidente, voto a favor del aumento de esta dieta, a fin de que contemos con estas tres personas. Pero, en definitiva, lo importante es que el Ejecutivo y quienes estén a cargo del transporte público, tanto en regiones como en Santiago, le hagan caso al Panel de Expertos.

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 número 5 del artículo 1º (20 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones).

Votaron por la afirmativa las señoras Allende, Goic y Muñoz y los señores Araya, De Urresti, García, García-Huidobro, Girardi, Guillier, Letelier, Matta, Montes, Navarro, Ossandón, Pizarro, Prokurica, Quintana, Tuma, Ignacio Walker y Patricio Walker.

Votaron por la negativa la señora Lily Pérez y los señores Allamand, Chahuán y Coloma.

Se abstuvieron los señores Harboe y Moreira.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Señores Senadores, ya se discutió la letra a) del número 1. Entiendo que se ha consensuado una redacción para remplazar su texto.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor LABBÉ (Secretario General).– Leeré el texto que se propone para ser acogido unánimemente en remplazo de la letra a) del número 1 del artículo 1º ya aprobada. Aclaro que se encuentra pendiente todavía la votación de "entre otros".

La redacción es la siguiente:

"Este límite máximo se podrá reajustar anualmente en la Ley de Presupuestos, la que considerará la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor o la metodología de reajuste que comprenda, en forma efectiva, las proyecciones de variaciones de los costos del sistema. Dicha metodología será establecida mediante decreto supremo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrito además por el Ministro de Hacienda, considerando, principalmente, uno o más de los siguientes factores de costo:…".

Luego continúa el resto del texto, que dice: "precio del petróleo diésel, dólar de los Estados Unidos de Norteamérica observado e índice de pasajeros por kilómetro.".

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Si le parece a la Sala, se aprobará en esos términos.

—Se aprueba por unanimidad el nuevo texto propuesto para la letra a) del número 1 del artículo 1º del proyecto.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– Señores Senadores, el Honorable señor Coloma pidió votación separada del número 9, referido al artículo tercero transitorio. Se trata de todo el número 9, que comprende las páginas 13 a 18.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Si le parece a la Sala, se omitirá su lectura.

Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCÍA.– Señor Presidente, mediante este artículo se están adicionando recursos por 120 mil millones de pesos los años 2015, 2016, 2017; y por 260 mil millones de pesos los años 2018, 2019, 2020, 2021 y 2022.

Según mis cálculos, esto es un aporte adicional del orden de 2 mil 700 millones de dólares por los próximos 8 años, más su respectivo reajuste. Y esto se distribuye mitad Transantiago y mitad efecto espejo en regiones.

Yo no votaré a favor de esta disposición. Y la razón de ello radica en que siento -nadie me ha podido convencer de lo contrario- que las regiones no estamos recibiendo los recursos que nos corresponden de acuerdo con el efecto espejo.

En primer lugar, porque cuando uno revisa cómo estos recursos van a regiones, nos encontramos con que han venido disminuyendo los recursos de inversión regional…

El señor PROKURICA.– Así es.

El señor GARCÍA.–… y aumentando los del Fondo de Apoyo Regional (FAR).

En términos prácticos, significa que en lugar de aumentar 100, está subiendo 20, 30 lo que corresponde a las regiones, porque lo demás se está transformando en sustitución. Se remplazan los recursos del antiguo Fondo Nacional de Desarrollo Regional por el Fondo de Apoyo Regional.

Por lo tanto, pienso que en la actual discusión de Presupuestos lo primero que debemos lograr del Ministerio de Hacienda es que las platas se pongan en los respectivos Gobiernos regionales como recursos de inversión, como Fondo de Apoyo Regional, y no mezclados con los otros recursos. Porque, de lo contrario, no hay cómo hacer seguimiento a los recursos de inversión que van a las regiones.

Eso, como primera cosa.

En segundo término, he tratado de hacer seguimiento de cómo estos recursos se reflejan

en las regiones.

Por ejemplo, el año 2014 el FAR contempló recursos por 283 mil 585 millones de pesos. Se ejecutó solo el 61,3 por ciento. Quedaron sin ejecutar -escuchen bien, por favor- 110 mil millones de pesos, para hablar en cifras redondas: ¡110 mil millones de pesos!

¿Dónde están esos recursos?

El FAR es un fondo igual al Fondo de Estabilización Económica y Social o al Fondo Revalorizador de Pensiones. Sin embargo, cuando Hacienda nos muestra los fondos del Tesoro Público nunca coloca expresamente el FAR.

Además, existe la agravante de que si el FAR no se ocupa, a partir de 2024 va a volver a las arcas fiscales. Es decir, se perderá el efecto espejo previsto en la ley.

Finalmente, señor Presidente, tengo en mi poder una publicación del diario *El Mercurio* del lunes 28 de septiembre que señala: "Según explican desde el Ministerio de Transportes, incluso hay cerca de $140 mil millones dispuestos para el FAR en este año que no han podido invertirse, debido a que aún no se ha creado el reglamento que permite disponer de esos recursos".

Entonces, si llegamos a la triste conclusión de que las platas del Transantiago fluyen rápidamente, pero las platas destinadas a la inversión en regiones se detienen -ni siquiera están dictados los reglamentos para su correcta aplicación-, siento que las regiones no estamos teniendo el trato que nos corresponde y que siempre se tuvo previsto en la letra y en el espíritu de los recursos para el Transantiago.

Por eso, señor Presidente, me abstengo de este significativo aumento de recursos, pues a mi juicio no está teniendo el correlato debido en la inversión regional.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Señores Senadores, hay varios inscritos.

¿Habría acuerdo para abrir la votación?

La señora ALLENDE.– Sí.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Acordado.

En votación.

—(Durante la votación).

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Letelier.

El señor LETELIER.– Señor Presidente, estimados colegas, el Senador García ha abierto un tema de discusión que no tiene que ver explícitamente con el punto que estamos votando pero sí totalmente con un condicionamiento que corresponde que los Senadores de regiones fijemos respecto a lo que está pasando con las platas que aprobamos para el sistema de transporte público de pasajeros no solo de Santiago, sino también de regiones.

Hasta el día de hoy no sale de la Contraloría el reglamento respectivo. Por ende, aún no están disponibles los fondos para las regiones.

Esa es una realidad.

Entonces, uno se pregunta por qué no se establece en el mismo reglamento el uso de esos dos tipos de recursos. Y ello es porque hay más incentivos para gastar los dineros (o ejecutar el presupuesto) en un lugar que en otro.

Pero el Senador García ha puesto sobre la mesa una cuestión más de fondo, relacionada con la sustitución que se está generando respecto de recursos que eran adicionales y que han dejado de serlo.

Es más -y se lo planteé al señor Ministro-, creo que no se logra captar que somos 34 Senadores de regiones distintas de la Metropolitana -lo digo con todo respeto por mis Honorables colegas de la Capital-, y que queremos ver que los recursos lleguen a nuestras circunscripciones y se usen para reducir las tarifas en el transporte de pasajeros.

Porque a una familia en La Araucanía, en O'Higgins, en el Maule le sale mucho más caro trasladarse desde una comuna que puede estar, por ejemplo, a 20 kilómetros del centro para realizar una gestión en un banco o en un servicio público que a una que vive en la Región Metropolitana.

Espero que en el Senado construyamos un acuerdo sobre el punto que estoy señalando.

Porque, señor Ministro -y llamo su atención al respecto, con la venia de la Mesa-, no se sorprenda si lo que hoy estamos aprobando, del modo en que lo pide, se rechaza cuando discutamos la Ley de Presupuestos.

Porque tal como se aprueba una ley, se modifica.

Se dirá que la ley en proyecto va a ser permanente. Pero esta iniciativa no va a estar despachada plenamente cuando comencemos a debatir la Partida correspondiente al Ministerio de Transportes.

Mi molestia, señor Presidente, es que aquí se dice que solo el 50 por ciento de los recursos espejo van a cuestiones relacionadas con el transporte.

Me gustaría que el señor Ministro nos explicara eso, ya que, en estos asuntos, el Subsecretario se preocupa de Santiago: cuando uno pregunta dónde está la plata para las regiones, y no para construir paraderos o pavimentar calles, lo cual debe realizarse con recursos del Ministerio de Vivienda, o refaccionar edificios públicos (ello se ha hecho con platas del FAR), sino para tener una cartera de proyectos que apunten a cambiarles la vida a los ciudadanos en materia de precios de los pasajes.

Estoy seguro de que -por desgracia, el centralismo impera en nuestro país- si no hubiera un peso para el Transantiago, antes de que saliera de la Contraloría, el decreto pertinente ya estaría tramitado. Existiría la inquietud y se habrían dado el trabajo para gestionarlo.

Para quienes somos de regiones es una ofensa muy grande que se siga apelando a la responsabilidad.

En regiones es más caro trasladarse; en regiones nos están sustituyendo los recursos. En esta materia somos los parientes pobres del transporte público de pasajeros.

Queremos una política nacional de transporte.

De Doñihue, sector Lo Miranda, a Rancagua cuesta más de mil 200 pesos trasladarse. No respetan la tarifa escolar. No existe…

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Su Señoría dispone de un minuto adicional para concluir.

El señor LETELIER.–… el derecho de trasbordo sin pagar de nuevo.

Son cuestiones que nos preocupa abordar.

Yo no voy a votar en contra de esta materia, pues se trata de un calendario que contempla tantos subsidios para los próximos tres años y tantos más para los siguientes. A menos que nos convenzan de que no habrá un cambio de parte del Ministerio de Transportes.

En la Comisión conversamos sobre esa situación. Y quiero mencionarla, ya que se encuentra presente el Subsecretario de Transportes. Porque me encantaría que alguna vez lo escucháramos hablar de lo que pasa en las regiones con el transporte y de cómo se usan las platas; que nos dijera dónde están los recursos del FAR; que levantara la voz para convencernos de que nos oyen cuando estamos planteando estas cuestiones.

Reitero: no voy a votar en contra, a menos que el Ministro nos señale que no habrá cambios en esta materia y no nos pueda garantizar dónde van a estar las platas de las regiones.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Allamand.

El señor ALLAMAND.– Señor Presidente, yo he seguido muy atentamente las intervenciones de distintos colegas que han hecho ver cuál es la situación de las regiones con relación a este proyecto.

Dejémonos de eufemismos: es falso que los fondos espejo funcionen como tales. Porque aquí diversos Senadores han dicho que no son fondos adicionales, que se sobreponen con otros recursos y que, finalmente, por distintas razones no llegan a las regiones: o porque no se ponen a disposición o porque no existen los reglamentos para hacerlos efectivos.

Entonces, si eso es así, uno se pregunta qué razón hay para que los 34 Senadores de regiones voten favorablemente este proyecto a

sabiendas de lo que ellos mismos están señalando.

O sea -con la venia del colega Letelier-, aquí todos los parlamentarios de regiones sostienen que esas platas no llegan a sus zonas, que no se las envían como corresponde, que no son fondos suplementarios. ¡Y acto seguido votan a favor…!

¡Quién los entiende, señor Presidente!

Pero eso no solo tiene que ver con regiones.

Cuando discutimos en general este proyecto, vimos la enorme cantidad de recursos existente para el Transantiago. ¿Y qué quedó en el aire al debatir la idea de legislar? Que esta gran suma de dinero tenía que venir de la mano, a lo menos, de un mínimo plan de mejoramiento para el sistema de transporte en Santiago.

Todos mencionamos esas condiciones mínimas: un plan de expansión del Metro conocido; un sistema de corredores segregados que incluya, entre otras cosas, una planificación concreta en materia de tiempos; más zonas pagas; una fórmula para los problemas de evasión; una respuesta para -excúsenme- ¡los 2 mil de los 6 mil buses de Santiago que ya deberían haber sido retirados de circulación!

Señor Presidente, el Senado está aprobando un cheque en blanco, una porrada de millones de dólares sin que en la ley en proyecto exista una sola medida concreta de mejoramiento.

¡Eso es irresponsable!

Es irresponsable aprobar un subsidio que no contemple ningún mejoramiento en materia de transporte. Y es negligente, desde mi punto de vista -lo digo con todo respeto-, que si los Senadores de regiones saben, argumentan y plantean que los fondos espejo no son tales, los voten a favor.

¡Pero quién los entiende! Si ustedes mismos están diciendo que aquí hay simplemente un juego de palabras, que esto es falso, que los recursos no llegan a las regiones.

¿Por qué votan a favor? ¿Por qué se hacen cómplices de esta actitud permanente, que ha existido desde hace mucho tiempo?

Entonces, ¿cuál es el rol del Senado?

En este punto central, me parece que su papel, a lo menos, debiera ser doble.

Si va a haber un fondo espejo, que funcione como tal. Pero quienes han intervenido sobre esta materia han confirmado que no opera de esa manera.

Y con relación al sistema que estamos subsidiando, que exista una mínima exigencia de mejoramiento. Sin embargo, en todo este proyecto no hay una línea de mejoramiento del Transantiago.

Por eso, voy a rechazar esta iniciativa. Y lamento la forma como estamos procediendo.

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

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Señor Presidente, ¿se está votando el número 9 completo o solo su letra a)?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– El número 9 en su totalidad, señor Senador. Es lo que se solicitó votar en forma separada: desde la página 13 hasta la 18 del comparado.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Lo consulto porque el referido número contiene distintas materias, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Pero se pidió una sola votación. De modo que nos estamos pronunciando sobre el número 9 como un paquete.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– ¿Quién solicitó realizar una sola votación?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– El Senador señor Coloma.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Yo entendí que el Senador Coloma había pedido votación separada.

El señor COLOMA.– El Senador García…

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– En efecto, el señor Secretario me ratifica que se pidió votar separadamente el número 9

(páginas 13 a 18 del comparado).

Por lo tanto, se va a realizar una sola votación.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– ¿Cómo, señor Presidente?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Eso solicitó -según me señalan- el Senador señor García.

El señor GARCÍA.– No, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Quién solicitó que se votara separadamente el referido número?

El señor GARCÍA.– El Senador Coloma pidió la votación separada.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Me indica el señor Secretario que fue el Senador señor Coloma.

El señor LABBÉ (Secretario General).– El Senador señor Coloma pidió votar separadamente los números 1, 5 y 9 del artículo 1°.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Es bien importante aclarar el punto, señor Presidente.

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

El señor COLOMA.– Señor Presidente, cuando pedí votación separada del número 9, fue siempre haciendo referencia a la letra a). Porque el resto se refiere a otra materia.

Por eso me extrañó que el Secretario señalara ese número de páginas. Y me tomé un momento para reflexionar sobre el particular.

Es la letra a) la que solicité votar separadamente. Ella, en el fondo, se halla relacionada con el subsidio. Lo puntualizo por si no se hubiera entendido mi planteamiento.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Entonces, para tenerlo claro: estamos hablando de la letra a) del número 9 del artículo 1°, que se consigna en la página 13 del comparado.

¿Es así, señor Senador?

El señor COLOMA.– Para efectos prácticos, es la letra a), señor Presidente.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– Señores Senadores, la Secretaría se tiene que atener a lo solicitado.

Cuando se pidió la votación separada se dijo: "Artículo 1°, números 1, 5 y 9", sin plantear una diferenciación.

Sí, se hizo una distinción respecto del artículo 2°, el cual, en todo caso, como es de quórum calificado, igualmente requiere votarse separadamente.

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

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Señor Presidente, entonces, lo que se está votando es la letra a) del número 9.

Quiero que quede claro el punto.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– No se especificó de esa manera, señor Senador. Pero yo entiendo -les recuerdo que nos hallamos en votación- que el Senador señor Coloma se refería a la letra a).

Como no se señaló así, nos estamos pronunciando sobre el número 9 completo.

Entonces, si Sus Señorías están de acuerdo, podríamos circunscribir esta votación solo a la letra a) del número 9.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Lógico, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– ¿Les parece a los señores Senadores?

El señor COLOMA.– Sí, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Conforme.

Tiene la palabra el Senador señor García-Huidobro.

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Había pedido la palabra para clarificar ese punto. Intervendré más adelante, señor Presidente.

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

El señor PÉREZ VARELA.– Señor Presidente, sin duda, el planteamiento hecho por el Senador García es clave, esencial, puesto que comúnmente los recursos para -entre comillas- mejorar el Transantiago se han aprobado teniendo en cuenta el compromiso que se adoptó en el sentido de establecer el famoso Artículo Cuarto Transitorio de la ley N° 20.378, mediante el cual se creó el Fondo de Apoyo Regional.

Pero resulta que si uno les consulta a las autoridades regionales sobre cuántos recursos les han llegado producto del FAR y en qué se han invertido, se dará cuenta de que no hay nadie que pueda entregar una respuesta precisa y objetiva.

De hecho, creo que ninguno de los Senadores de regiones tenemos la información de cuánta plata proveniente del Fondo de Apoyo Regional ha llegado a nuestras respectivas zonas.

Es decir, aquí se ha creado un mecanismo de financiamiento muy potente y cuantioso que se halla en la más absoluta nebulosa. Acá no existe transparencia, sino solo oscuridad total.

Entonces, cuando el Gobierno viene a pedir hoy recursos extraordinariamente considerables para los años 2015, 2016, 2017 y, además, 2018 a 2022, no podemos seguir en esa oscuridad, en esa situación nebulosa, con esa falta de transparencia.

Es esencial saber cuánta plata del Fondo de Apoyo Regional está llegando a cada una de las regiones de nuestro país.

El referido Artículo Cuarto Transitorio es claro en qué se pueden invertir esos dineros. Pero no hay duda de que no hemos fijado un criterio para saber si esos fondos se están enviando o no a las regiones.

Nos enteramos por la prensa de que el reglamento pertinente no saldrá este año, y de que, en consecuencia, no se han transferido recursos durante el 2015.

Asimismo, nada se sabe de los años anteriores, en que también se hablaba de un fondo espejo, a lo mejor con una denominación distinta del Fondo de Apoyo Regional.

Llevamos mucho tiempo entregando recursos al Transantiago en la convicción de que se estaban aportando dineros a nuestras regiones. Pero eso no es así. Estos se han perdido en la burocracia de los trámites, en esa nebulosa a la que hice referencia.

Por lo tanto, no entiendo la razón por la cual el Gobierno hoy pide a los Senadores de regiones que lo acompañemos en la decisión de entregarle cuantiosos recursos al Transantiago.

No hay duda de que aquí hay que lograr -y es lo que planteó el Senador Navarro- que la tarifa sea compatible realmente con los niveles de pobreza que exhiben los trabajadores de Santiago.

Pero se trata de recursos tan grandes, que superan cualquier política pública, que resulta necesario que tengan su contrapartida en regiones. Porque, al carecer de estos mecanismos, el transporte público, por ejemplo, en Arauco, en Ñuble, en Concepción y en otras provincias de nuestro país es mucho más caro que el viaje que se realiza en Santiago. Es mucho más oneroso trasladarse en bus en cualquiera de nuestras provincias que hacerlo en la Región Metropolitana.

Eso ya no lo podemos aceptar.

Pero si a ello le agregamos, además, que el Fondo de Apoyo Regional no está cumpliendo el objetivo de asistir a las regiones, es casi imposible respaldar una iniciativa como la que ahora tenemos sobre la mesa.

No es factible votar favorablemente un proyecto que nuevamente le entrega cuantiosos recursos al Gobierno, para que los destine al Transantiago, sin saber nada acerca de los dineros que se supone van a ir a nuestras regiones. Nos piden los votos, pero esos dineros no llegan. Y nada se sabe sobre el particular.

Por lo tanto, es necesario…

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Su Señoría dispone de un minuto adicional para terminar.

El señor PÉREZ VARELA.–… transparentar el destino de los recursos del Fondo de Apoyo Regional para votar a favor de una iniciativa de esta índole. De lo contrario, uno estaría traicionando a sus representados, a la gente que vive en regiones y que mira cómo se destinan miles de millones de dólares al transporte público en la Capital y nada para el sistema que opera en las regiones y comunas de Chile.

Esa es la disyuntiva en la que hoy nos encontramos: ¿vamos a seguir destinando recursos a una política pública fracasada como el Transantiago sin ningún tipo de compensación para las regiones? Porque hasta ahora nuestros votos se han entregado así: sin que haya retribución alguna para nuestras regiones.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Hay varios Senadores inscritos, y todavía quedan votaciones por efectuar. Lo señalo porque es muy probable que no alcancemos a despachar este proyecto hoy.

Entonces, insto a Sus Señorías a circunscribir un poco más sus discursos.

Tiene la palabra el Honorable señor Moreira.

El señor MOREIRA.– Señor Presidente, desde el punto de vista político, estamos frente a una Administración que registra un rechazo de entre 65 y 70 por ciento.

Pese a eso, yo espero que cambie de rumbo en todo orden de cosas. Y una de ellas es que el Gobierno cumpla lo que ofreció.

En ese orden de ideas, señor Presidente, algunos Senadores han hecho presente su preocupación porque los recursos espejo, o no llegan, o no son suficientes.

Yo, a través de mi pronunciamiento favorable -le pido al Ministro atención, aunque sé que ¡no escucha mucho...!-, le entregué al Gobierno un voto de confianza cuando aprobamos los 1.250 o 1.350 millones de dólares para el Transantiago. Y fui uno de los pocos de la Oposición que lo hicieron.

Soy consciente de que eso implica costos políticos. Pero a mí me inquietan muchísimo los recursos para Los Lagos. Esta Región tiene numerosas islas, hartos lugares aislados. En ella se requieren mayores subsidios marítimos y terrestres. Seguimos confiando en que el Gobierno cumpla. Porque, si no lo hace, las cosas van a cambiar el próximo año.

Voy a dar una vez más un voto de confianza al Ejecutivo pronunciándome afirmativamente. Pero, al mismo tiempo, manifiesto que los fondos espejo de alguna manera tienen que ampliarse al transporte público urbano.

Sobre el particular, debo decir que vemos que en regiones el transporte público no funciona. Se requiere implementar en ellas un sistema subvencionado, al igual que en Santiago. ¡Por qué no!

La puesta en funcionamiento de los perímetros de exclusión les posibilitará a los transportistas recibir subsidios que van a permitir mejorar el servicio y congelar las tarifas. Pero las exigencias de frecuencia, regularidad y puntualidad, las que pueden ser implementadas por aquellos, requieren estabilidad y garantías en los recursos relacionados con los verdaderos costos que eso significa.

El Gobierno va a entregar subsidios. Y vemos en los transportistas, y especialmente en los del transporte urbano regional, una buena disposición. Pero, así como se les piden esfuerzos a los microbuseros, o a los colectiveros, o a los taxistas básicos, el Ejecutivo también debe responder.

No podemos crear un Transantiago en regiones (sabemos perfectamente que él es sinónimo de fracaso) y dejar al transporte público en manos de empresas monopólicas, nacionales y extranjeras, en desmedro del esfuerzo que han hecho los empresarios locales.

Si bien tales exigencias son necesarias, an-

tes de implementarlas se ha de considerar la disposición de los recursos, ya que de aplicarlas bajo dichas condiciones el sistema estará condenado al fracaso e irá en detrimento de la calidad del servicio que requieren y merecen los vecinos.

Osorno, Chiloé, Puerto Montt, Calbuco, Maullín, Palena, Futaleufú, Chaitén: en las treinta comunas hay transporte rural, transporte urbano en las grandes urbes. Pero se precisa asimismo implementar para que uno y otro avancen y puedan modernizarse.

En nuestro concepto, el Gobierno debe fijar su mirada en las regiones.

Por consiguiente, este voto de confianza de un modesto Senador de regiones solo pide que escuchen a nuestra gente, al ciudadano que debe trasladarse en lancha desde una isla hasta el continente o hasta la misma Isla de Chiloé.

Son problemas reales: falta de conectividad, carencia de caminos. Se trata de gente que hace patria de verdad.

Uno no desconoce la realidad.

Yo era Diputado de Santiago. Pero hoy, cuando estoy en regiones, me doy cuenta de que todas las cosas que me decía nuestro colega Senador Quinteros sobre la realidad regional son efectivas: ¡Su Señoría tenía toda la razón!

Voto de confianza para el Gobierno en esta materia. Sin embargo, no lo va a tener el próximo año si no cumple sus compromisos.

Voto que sí.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra por dos minutos el señor Ministro, solo para rectificar conceptos, pues estamos en votación. Así lo dispone nuestro Reglamento.

El señor GÓMEZ-LOBO (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).– Señor Presidente, con los recursos espejo estamos financiando más de 4 mil servicios subsidiados a lo largo de nuestro país, muchos de los cuales incluyen barcazas para las islas.

Por cierto, queremos hacer más. Con estos recursos adicionales podremos lograrlo.

Hay 42 mil niños que se benefician del transporte escolar gratuito en zonas rurales y aisladas.

Esperamos llegar a 23 ciudades con los perímetros de exclusión a partir de fines de 2015 y en los años venideros.

Debo puntualizar, también, que con estos dineros adicionales se financiará el pago compensatorio a los taxis colectivos a lo largo de Chile por tres años -2015, 2016 y 2017-, además del programa de renovación de ese tipo de vehículos, que ya está en curso.

Sin duda, hay mucho por hacer. Y esperamos concretarlo con estos fondos adicionales.

El reglamento del FAR está en la Contraloría General de la Republica para toma de razón.

Mientras no haya aprobación de aquella, los recursos espejo se asignan a los gobiernos regionales, que también tienen responsabilidad en la forma como se gastan.

Reitero, señor Presidente, que hay mucho por hacer. Sin embargo, ya estamos teniendo un impacto en regiones para conectar a todos los habitantes de nuestro país.

Muchas gracias.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Honorable señor Coloma.

El señor COLOMA.– Señor Presidente, no cabe duda de que este artículo es el corazón del proyecto en debate.

Ahora, está bien que Su Señoría plantee la necesidad de despachar la iniciativa. Empero, con todo respeto, debo decirle que no todos los días se aprueba un subsidio de 360 mil millones de pesos, ni menos para un proyecto fallido, como lo es el Transantiago.

Quiero hacer, señor Presidente, una breve reflexión en torno a las cifras de que estamos hablando.

El Transantiago tiene, conforme a la ley ori-

ginal, llevado a 2009, un subsidio de 380 mil millones de pesos.

Se está planteando un aporte adicional de 120 mil millones de pesos para los años 2015 a 2017 y uno superadicional de 260 mil millones de 2018 a 2022.

Para explicarlo de manera más fácil: estamos aprobando un subsidio de 12 mil millones de dólares para un sistema de transporte, pero, a pesar de los esfuerzos que hace el Ministro, todavía no sabemos -yo por lo menos no logro detectarlo- dónde está el plan, ni cuál es la meta a la que converger algún día, ni menos dónde está la contraprestación para las regiones prevista en el proyecto primitivo, que, como han explicitado algunos Senadores, en la práctica se ha debilitado estrepitosamente.

Sabemos que el Transantiago es la peor política pública en la historia de Chile. No hay otra. Yo diría, como lo haría Américo, ¡Que levante la mano quien crea que fue una buena política pública en nuestro país!

¡El Senador Lagos fue el único que la levantó...!

Señor Presidente, tratándose de la peor de las políticas públicas y entendiendo que tenemos un drama social en el ciudadano, que es lo que importa, uno asume que ha debido haber distintos subsidios para enfrentar lo que podría ser un colapso total -digámoslo de esa manera- del transporte público en determinados lugares.

Ahora bien: esa cantidad impresionante de recursos es el doble del ingreso ético familiar y el doble de Chile Solidario hasta el año 2022.

Estamos hablando no solo de un subsidio a una política pública, sino también de un subsidio teóricamente social que duplica los subsidios sociales.

Entonces, lo único que uno pide es que le digan dónde está el plan, dónde se halla la estrategia que permita afirmar que el sistema va a mejorar y a converger hacia algo

Algunos Senadores sostienen: “Es inevitable una suerte de porcentaje de subsidio para el transporte público de nuestro país”. Pero hoy esa frase, al final, choca con otra realidad: la de que no existe límite.

Esto ha demostrado que no hay fondo, que no se sabe hasta dónde se puede llegar. Estamos pensando hasta el 2022, pero el plan no dice lo que va a ocurrir ese año. Más bien se tenderá a una mantención de las tarifas.

Señor Presidente, estamos aplicando qué: ¿un correctivo a una política pública o un correctivo a una política social? Y la distinción para mí no es menor. Porque si es para un efecto social, yo tengo la convicción de que los recursos se podrían usar mucho mejor destinándolos a los más pobres de nuestro país.

Lo que sucede es que aquí hay una suerte de disfraz obligado donde se mezclan los elementos. Y, en último término, concluimos haciendo algo para qué. ¿Para que mejore el transporte o para que no suba la tarifa? Y si esta no sube, ¿es para que quienes más necesitan el servicio no deban sacar tanto de sus recursos?

Tales son las razones que me impiden aprobar un proyecto de esta naturaleza. Porque no existe un plan, un desarrollo, un relato final que diga: “Fuimos capaces de enfrentar este drama, de salir adelante”. ¡No! Aquí están señalando: “Necesitamos salvavidas para llegar al 2022”.

A mi juicio, la carencia de ese concepto, de esa visión tiene que ver con una nueva falla de las políticas públicas.

Quizás peor que contar con malas políticas públicas es que la corrección de ellas profundice el problema.

Necesito treinta segundos para concluir, señor Presidente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Su Señoría dispone de un minuto adicional, como los restantes oradores.

El señor COLOMA.– Al final, señor Presidente, esa estabilidad financiera no existe.

Yo no he podido ver un número -en otras

políticas lo hay- con el que se me diga "En determinado momento esto significará un costo mayor, pero se va a compensar". ¡No!

Hace poco rato hicimos una corrección por unanimidad. Porque lo que podía encuadrarse era que uno de los factores susceptibles de afectar la reajustabilidad del subsidio fuera la renovación de la flota. Entonces, lo que vamos a estar discutiendo será cuánto gastaremos en una flota nueva, bajo el mismo sistema.

¡Parte de eso son los cientos de miles de millones de pesos en subsidios!

Señor Presidente, yo no puedo incentivar y profundizar una política pública que a mi juicio ha fracasado con tal grado de deterioro.

Por eso, voto en contra.

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

El señor GARCÍA-HUIDOBRO.– Señor Presidente, la cantidad de recursos que se le han entregado y se le seguirán entregando al transporte público en la Región Metropolitana (como bien dijeron Senadores que me antecedieron en el uso de la palabra) sin ningún control real y frente a una ciudadanía que está molesta porque sabe que el sistema no es eficiente y que lo pagan fundamentalmente los más pobres -porque, en proporción a los salarios, a los ingresos percibidos, quienes más tributan son justamente los más humildes, a través del IVA- es algo para lo cual hasta el día de hoy no tenemos una respuesta como corresponde.

En tal sentido, creo que debemos exigir que los recursos se utilicen en forma adecuada y que se transparente absolutamente la "ley espejo".

Los reclamos que tenemos los representantes de regiones son sinceros, verdaderos. Pero no podemos olvidar que somos Senadores de la república. Entonces, solicitamos que se transparente el otorgamiento de recursos espejo, los cuales no se utilizan y, en último término, se implementan regionalmente.

¡Nunca fue esa la idea de la "ley espejo"!

Al respecto, cuando estaba en la Cámara Baja hicimos con otros Diputados una exigencia basada en que la Región Metropolitana no tiene 50 por ciento de los habitantes de Chile, sino 40 por ciento. Por tanto, a nuestro entender, las regiones debían recibir un porcentaje mayor. O sea, si queremos ser justos y que no haya discriminaciones entre los habitantes de nuestro país, el 60 por ciento de todas estas platas tiene que ir a aquellas.

En esa oportunidad no nos escucharon. Pero a lo menos logramos la posibilidad de recursos para nuestras regiones, fundamentalmente para el transporte público.

¡Pero por Dios que ha costado!

Hoy deberemos aprobar, mediante la letra c) que se plantea para el artículo tercero transitorio de la ley vigente, una norma que emana de una lucha permanente de los dueños de taxis colectivos de nuestra nación. ¿Saben Sus Señorías para qué? Para que se les conceda un rembolso de 5 UTM. Y esto, con todos los costos involucrados.

Lo importante es que dentro de los treinta días siguientes a la publicación de la ley en proyecto deberá dictarse un reglamento sobre la forma de hacer efectivo tal rembolso.

Ojalá que así suceda, para que el beneficio se reciba a partir de este año.

¡Pero cuánto costó conseguir dichos recursos!

Ahora, me habría gustado que se hubiera procedido de la misma forma como se le entregan recursos al Transantiago: prácticamente a permanencia. Eso habría sido mucho más justo.

Señor Presidente, el transporte menor ha tenido y tiene una importancia fundamental en las regiones. Empero, no se le ha hecho justicia.

Pese a que es indispensable apoyar al transporte público en las regiones -el Senador Letelier puso de manifiesto la situación de injusti-

cia existente en ellas-, eso no ha ocurrido.

Por ello, señor Presidente, espero no solo que se apruebe la letra c) en comento, sino también que exista un reconocimiento permanente al transporte público menor, que originalmente no fue incluido.

—(Aplausos en tribunas).

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Le solicito al Honorable señor Girardi, que, previo acuerdo de la Sala, me remplace por cinco minutos en la testera.

¿Les parece a Sus Señorías?

Acordado.

—Pasa a presidir la sesión, en calidad de Presidente accidental, el Senador señor Girardi.

El señor GIRARDI (Presidente accidental).– Tiene la palabra el Honorable señor Harboe.

El señor HARBOE.– Señor Presidente, con sorpresa observo que parte del debate se refiere a la letra b), que todavía no estamos discutiendo; más bien nos hallamos en la letra a).

El señor COLOMA.– Así es: estamos en la letra a).

El señor HARBOE.– Respecto de esta letra, quiero plantear que efectivamente se produce un problema práctico en la transferencia de recursos desde el nivel central al nivel regional.

Creo que la demora en la aprobación del reglamento ha sido determinante en muchos de los proyectos de infraestructura que se deben implementar en las regiones. Y eso nos obliga, como representantes de ellas, a replantearnos la viabilidad de una norma como esta. Porque, en la práctica, esta disposición va a ir generando la posibilidad de tener un aporte especial adicional de hasta 120 mil millones de pesos anuales por los años 2015, 2016 y 2017, y además, aportes adicionales de 260 mil millones durante los años 2018 a 2022.

Se trata, señor Presidente, de una suma que supera los 600 mil millones de pesos.

Ahora bien, cuando uno habla de cantidades de tal magnitud dice: "Es importante subsidiar". Pero subsidiar para qué. Para tener en la Capital un sistema de transporte público que les permita a trabajadoras, trabajadores y estudiantes trasladarse de manera digna de un lugar a otro de la ciudad.

Eso no está ocurriendo hoy. Y no está ocurriendo debido a que el diseño del sistema tiene incentivos perversos. Porque, en la práctica, no hay un estímulo positivo para prestar un mejor servicio. Y eso constituye un problema.

Cuando se señala que los costos son superiores a los ingresos, yo pregunto: ¿No se prometió aquí hace algún tiempo, y también años atrás, una política de disminución de la evasión en el Transantiago?

Recuerdo que el Gobierno anterior implementó toda una campaña para reducir la evasión. Sin embargo, lejos de disminuirla, la aumentó. Y ello, justamente porque los incentivos no están puestos en los niveles de control.

Entonces, los representantes de regiones nos preguntamos cómo llegará a ellas el aumento que aprobaremos hoy día; cuál será el mejoramiento desde el punto de vista de la infraestructura, de la calidad, e incluso, del costo del transporte.

En la provincia de Arauco, por ejemplo, es fundamental contar con un perímetro de exclusión y la posibilidad de que a los alumnos de comunas como Los Álamos, Curanilahue o Arauco, que se hallan dentro de las diez más pobres de Chile, les disminuya el gasto por dicho concepto.

O de que en la provincia de Biobío, con una alta tasa de adultos mayores, sea factible una tarifa rebajada para ellos.

O de que al establecerse un programa de renovación de una flota no vaya a suceder lo mismo que hoy día, en que ello tiene lugar, en teoría, en Ñuble, en Chillán o en Los Ángeles, y a poco andar, en la práctica, las máquinas nuevas están en Concepción o en Santiago y dejan la Región.

Tenemos que disponer de mecanismos para que los fondos efectivamente lleguen a quienes corresponden y a mejorar la calidad de vida y el transporte público.

No puedo dejar pasar lo planteado por el Senador señor Coloma en el sentido de que esta es la peor política pública. Probablemente es, sí, una de las más complejas. ¿Y sabe por qué, señor Presidente? Porque la situación podría haber cambiado si la Constitución permitiera, en vez de estar todos los años subsidiando a un grupo de empresas privadas que proporcionan un mal servicio, contar con un transporte público como el de las principales capitales europeas.

Mas la peor política pública no es esta, señor Presidente. Entre las que merecen esa calificación se hallan, por ejemplo, la reforma de las pensiones llevada a cabo por el Gobierno que nuestro colega apoyó y la deuda histórica con miles de profesores; o la deuda subordinada, que permitió un perdonazo a muchos bancos; o el regalo de empresas del Estado a un grupo de amigos del régimen de turno. Estas son políticas públicas que han marcado el destino del país.

Creo que debiéramos exigirle al Gobierno el establecimiento de mecanismos de mayor eficiencia y eficacia en la entrega de estos recursos públicos a las regiones, para mejorar efectivamente el transporte público de aquellas comunas que no corresponden ni siquiera a capitales regionales y que dicen relación con provincias de un escaso nivel de recursos individuales.

Por eso, le pido al señor Ministro un compromiso respecto de medidas concretas para asegurar que una parte de estos presupuestos va a ir llegando a las regiones para mejorar la infraestructura y disponer de medios de transporte público cada vez más limpios.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Puede intervenir el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.– Señor Presidente, es difícil justificar el gasto de 600 mil millones de pesos en un sistema colapsado, que no funciona y que, además, genera una serie de dudas respecto de la manera como se ha ido compensando a las regiones.

Por eso es que el señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra recurrió a antecedentes históricos de tales o cuales gobiernos que supuestamente lo habrían hecho peor. A mí me gustaría que pudiéramos dar ejemplos de cómo hacerlo mejor, porque el proyecto no incluye en ninguna parte compromisos en orden a que el servicio será de mayor calidad en una fecha a, be o ce, sobre la base de entregarle más recursos.

En esta Corporación, con motivo de algunas iniciativas en estudio, se dejan en evidencia algunos aspectos que a mí me parecen de fondo y que es importante rescatar en cuanto al manejo de los recursos del Estado. Me refiero a planteamientos expuestos aquí por el Honorable señor García y otros Senadores que somos de regiones, además de representarlas. Porque de repente se menciona aquí esta última condición, pero se vive en otro lado, o sea, no se tiene nada que ver con la zona. Y me alegro de que se consigne el hecho.

Quisiera hacer presente que el transporte público no ha mejorado nada en mi circunscripción. El otro día, en una gran ceremonia, y como un aporte relevante a taxistas y colectiveros que perdieron buena parte de sus medios, se entregaron tres vehículos, algunos repuestos, amortiguadores y ese tipo de cosas.

Si se comparan los gastos, francamente cuesta dar pasos para poder contribuir con recursos del Estado a subsidiar un sistema a fondo perdido que ha "quemado" más de siete mil millones de dólares.

Y si a lo anterior se agrega que a partir de 2013 se creó la instancia del Fondo de Apoyo Regional (FAR) y que todavía hay recursos acumulados por no haberse dictado el reglamento, ¡ello colma todas las paciencias, sinceramente!

El compromiso fue que las regiones iban a obtener por otra vía, por la de los recursos "espejo", una compensación para el transporte y otro tipo de inversiones a fin de mejorar en parte la infraestructura. Pero eso tampoco ha ocurrido.

Cuando uno conversa con las autoridades locales, cabe advertir que se vuelve muy rara, por no decir que se enrarece, la manera como se manejan los recursos del Estado.

A su vez, el Director de Presupuestos y los Ministros dan respuestas que sirven para todo. Porque uno desea saber en qué minuto llegaron los fondos espejo, en qué se gastaron, y la contestación es de la más variada índole. No existe una evidencia clara de que fueron recibidos.

Me parece que por eso nos encontramos abocados a una discusión de fondo. Ni la Ley de Presupuestos ni el proyecto en debate, que está entregando nuevos recursos al Metro, son de gasto máximo, como debiera ser. Porque cabe recordar que la primera es una autorización de gastos. Sin embargo, hay válvulas de escape, como ocurre aquí, para desembolsar recursos mayores que los sancionados por el Congreso. Entonces, a veces uno se pregunta para qué despachamos estas leyes, para qué hacemos estos ejercicios, si se termina en algo totalmente distinto.

Lo señalo porque hoy día enfrento un problema con el Estado, con motivo de recursos que supuestamente se debían enviar, en virtud de los proyectos de ley aprobados, para la reconstrucción de la Región de Atacama. ¡Cada autoridad da una respuesta diferente! Mi Intendente dice que, de 500 millones de dólares, no se ha invertido un peso, y el Director de Presupuestos contesta otra cosa. Al final, nadie sabe precisar dónde están los fondos. La única explicación razonable es que no han llegado, porque la gente sigue esperando.

Lo único que queremos es que los recursos del Transantiago y los de la ley "espejo" en algún minuto se inviertan bien y les lleguen a la gente.

El Senador señor García-Huidobro ha planteado adecuadamente nuestra preocupación especialmente por lo que conseguimos en algún minuto, hace unos dos años, con mi Honorable colega Chahuán, en orden a que los recursos beneficiaran también al transporte mediano, a taxistas y colectiveros, que algo debieran recibir, aunque fuese muy poco. Eso es lo único que nos anima para aprobar el proyecto.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Chahuán.

El señor CHAHUÁN.– Señor Presidente, Honorable Sala, vamos a darle nuestro voto de confianza al Gobierno, pero condicionado.

Durante bastante tiempo, le hemos pedido que los recursos del efecto espejo del Transantiago efectivamente se inviertan en las regiones. Y hemos dado la pelea con distintos gremios.

Lo hemos hecho con las asociaciones de taxis y de taxis colectivos, primero, para que pudieran ser incorporados como susceptibles de recibir el subsidio.

Luego hicimos un trabajo consistente en relación con el transporte rural, a fin de que adquiriera la calidad de beneficiario aquel que finalmente desplegase el esfuerzo de generar transporte público.

Después efectuamos una labor importante con miras a la incorporación de los ascensores, pensando fundamentalmente en Valparaíso.

También se apuntó a poder incorporar con mucha más intensidad el transporte en el territorio insular de nuestra región. Hago referencia a Juan Fernández y a la Isla de Pascua.

Esperamos que en el futuro la medida se extienda, con mucho mayor énfasis, al transporte urbano en aquellas zonas donde existe con carácter de licitado.

¿Y por qué lo señalo? Lo hago desde una Región con el segundo transporte más caro en América Latina. Estamos disputando ese lugar con Concepción. Y uno se pregunta por qué los habitantes de la Región de Valparaíso tienen

que seguir subsidiando el transporte público en la Metropolitana.

A la misma razón obedece la actividad que en su oportunidad llevamos a cabo con el Senador señor Prokurica para que se incorporara a taxis y colectivos, como también a otros sectores que no tenían acceso a subsidios. Esperamos que el Gobierno comprenda que es preciso proceder a la mayor brevedad.

Deseo contarles a Sus Señorías lo que está pasando hoy en la Quinta Región: las asociaciones de taxis y colectivos le están pidiendo al Gobierno regional liberar mil 200 millones de pesos, para los efectos de poder traspasar de una vez por todas esos recursos a un sector tan importante del transporte público.

¿Por qué lo planteo? Por las innumerables visitas que efectuamos a los Subsecretarios de Transportes, tanto en el Gobierno anterior como en el actual, para la elaboración, primero, de los reglamentos, y luego, en cuanto a qué tipo de usos se podía dar a los fondos. Se hacía referencia a la posibilidad de invertir en seguridad y en la compra de neumáticos, de GPS o de otros instrumentos que realmente permitieran mejorar el servicio.

Pero los gremios de regiones ya creen poco, y con razón. Y los parlamentarios de regiones, menos. Porque nos han contado un cuento y todas las Regiones han tenido que subsidiar un saco sin fondo, que es el Transantiago, pero, lamentablemente, siguen esperando.

Como Senador por Valparaíso, quisiera subrayar la necesidad ineludible de que el Ministro de Transportes comprenda el imperativo de progresar en el suministro de transporte público.

¿Ha habido avances? Así es: en el subsidio para llegar a Juan Fernández o a Isla de Pascua, en la posibilidad de generar un sistema integrado en el Gran Valparaíso o en la incorporación de trolebuses. Hemos acompañado en esos anuncios al señor Ministro.

Por lo tanto, quiero dar mi voto de confianza.

Lo que sí deseo pedirle al titular de la Cartera es que esta vez los gremios no sigan esperando, porque la fe pública se halla de por medio. Estamos dispuestos a pronunciarnos a favor, pero en la medida en que dicho sector no se mantenga en esa situación, como ha sido la tónica en el último tiempo.

—**(Aplausos en tribunas).**

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Le hago presente al público en las tribunas que el Reglamento impide cualquier manifestación.

Muchas gracias.

Puede intervenir el Honorable señor Quintana.

El señor QUINTANA.– Señor Presidente, la verdad que la discusión, en particular la del artículo que nos ocupa, no deja tranquilos a quienes representamos a Regiones. Creo que todos los señores Senadores se han referido a ello, en especial los que acabo de mencionar, porque este es un debate de larga data. Hace ocho años que le venimos incorporando recursos, en sucesivas legislaciones, al transporte público capitalino.

Por supuesto que estamos dispuestos a seguirlo haciendo. Nadie ha inventado un sistema intermodal mejor. Se dijeron muchas cosas en el Gobierno anterior, pero se le continuó suplementando recursos al mismo modelo. O sea, más allá de las diferencias sobre el diseño, creo que todos los caminos conducían a algo similar. Lo contrario hubiera sido seguir con los buses amarillos, con todas las cuestiones de seguridad que eso conllevaba.

No obstante, sucede que las regiones, especialmente en el caso de este fondo y con estos incrementos, no se están viendo hoy día representadas. Y ello no es responsabilidad del señor Ministro. Quisiera ser muy enfático al respecto. Es una cuestión de cómo los sucesivos gobiernos las consideran.

Gobierno y Congreso, Gobierno y Oposición, no hemos sido capaces, durante ocho años, de definir una política pública. No existe

una de ellas que les permita a los municipios u otras entidades, en las regiones, postular proyectos a la fuente de financiamiento denominada efecto "espejo".

Se trata de cualquier cosa, pero no de un efecto de esa índole. No hay similitud. De la manera como se presente la nómina, no hay coincidencia, no hay simetría entre lo que se está invirtiendo en la Región Metropolitana, con toda la necesidad y justificación expuestas, y lo que se destina a las regiones. En eso hay que ser sumamente claro.

El Ministerio de Transportes, con estos recursos, que muchas veces sobran -ello no ocurre en un Ministerio como el de Obras Públicas, donde hay un arrastre muy grande en la Dirección de Vialidad-, termina haciendo trabajos absolutamente marginales: pasos de cebra, garitas, refugios peatonales, pequeñas pasarelas, pero no aquellos que impactan en la conectividad ni el transporte de la gente.

El señor Ministro mencionaba recién los subsidios al transporte rural. Por supuesto: para muchas comunidades del sur son la única posibilidad, en algunos casos, de rebajar la tarifa en 70 por ciento, en 50 por ciento. Pero ¿a qué se está haciendo referencia? A algo que cuesta 30 millones de pesos al año. Y los subsidios no son pocos.

O sea, las regiones, en la política del transporte público metropolitano, literalmente están recibiendo migajas. Reitero que la responsabilidad no es del titular de la Cartera, pero no observo en la norma que ello vaya a cambiar.

Por lo tanto, estimo bien difícil poder seguirle incrementando recursos al sistema. En especial, creo que aquí no nos estamos haciendo cargo -lo hemos conversado con el señor Ministro- de que el efecto "espejo" podría decir relación con la Dirección de Vialidad, por ejemplo, que presenta un arrastre de entre 80 y 90 por ciento para 2016, según el Presupuesto presentado.

Entonces, considero que llegó la hora, si están los votos, de ponernos serios, lo que significa pensar en las Regiones conforme a otro prisma, a otra mirada, y contemplar recursos para programas específicos, para obras de conectividad, para puentes, para caminos. Son muchos los proyectos con una ficha, incluso recomendados técnicamente por el Ministerio de Desarrollo Social, y Vialidad dice: "Si esto no lo financia el Ministerio de Transportes, no lo hace nadie". ¿Y el Ministerio de Transportes? "No se oye, padre".

A mi juicio, es el momento en que el Gobierno -y se lo pedimos al señor Ministro de la manera más firme y categórica posible- tiene que tomar el asunto en serio. No podemos seguir con esta burla a las Regiones.

Reitero que no es algo de la Administración actual: es una cuestión de cómo se concibe la política hacia las regiones.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Como no vamos a alcanzar a despachar el proyecto hoy día, pido el acuerdo de la Sala para que mañana, después de la votación sobre la designación del Contralor General de la República, podamos proseguir con el tratamiento del articulado y después con la tabla acordada por los Comités.

Se puede tratar en Fácil Despacho la iniciativa para la Región de Coquimbo, para los pescadores,…

El señor QUINTANA.– Previamente se halla la de los centros de formación técnica.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– No podemos abordarla antes.

Entonces, no hay ningún acuerdo.

Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

El señor LAGOS.– Señor Presidente, deseo manifestar que una externalidad "positiva", si se quiere poner de esa forma, generada por la crisis del Transantiago en su oportunidad, cuando se conocieron los primeros guarismos respecto al subsidio que tendría que colocar el Estado para financiar el funcionamiento del transporte público en la Región Metropolitana, fue la posibilidad de originar un consenso a nivel de Diputados, Senadores y Gobierno

de turno para otorgar a las Regiones un aporte equivalente en materia de transporte.

Es una política bien inspirada y que, en lo grueso, ha dado buenos frutos. Sin embargo, quiero hacer mío lo expresado por varios parlamentarios respecto de cómo poder identificar de manera más directa y clara el destino de los recursos.

No hago referencia a que ellos sean malversados. Pero, así como en Santiago sabemos que se gasta tanto en el subsidio de tarifas, tanto en el mejoramiento de vías exclusivas, etcétera, quisiera conocer cuánto va al pasaje, exactamente, en la Región de Valparaíso y qué se hace con el resto.

La tarifa del transporte público en la Quinta Región recibe un subsidio muy significativo. Me refiero a las comunas de Valparaíso y de Viña del Mar, y al interior de la Región de Valparaíso.

Sin embargo, los recursos se han usado, en un número no menor de años, a financiar obras que, a juicio de muchos -entre los cuales me incluyo-, no deberían haberse efectuado con cargo a los recursos espejo del Transantiago, sustituyendo inversión propia de Ministerios sectoriales. Me refiero a obras Públicas, vivienda, transporte. Es decir, se tomaron recursos que siempre estuvo claro que el Gobierno central debía financiar a través de sus Ministerios sectoriales y se dijo que eran parte de los recursos espejo del Transantiago.

Yo puedo entender la necesidad que tiene el Ministerio de Hacienda por balancear las cuentas públicas, pero no es menos cierto que muchas veces nos sentimos burlados por la forma en que ello operó.

Y eso explica por qué, al comienzo de la discusión de hoy en la tarde, se produjo un debate respecto de qué hacer: si aprobar el aumento del subsidio anualmente, a través de la Ley de Presupuestos, o permitir a la autoridad central aumentarlo mediante decreto. Porque de esta última forma, tal como estaba redactada la disposición, iba a ocurrir, muy probablemente, que vía incremento a través de un decreto tarifario no se consiguieran los recursos espejo del Transantiago.

No digo que hubiera "mala voluntad". Pero es lo que iba a ocurrir. Porque la ley es clara: si se aumenta vía Presupuesto, la mitad es para Santiago y la otra mitad para regiones. Y, si se realiza de otra forma, no.

Creo que de a poco esto se ha ido haciendo más transparente.

El Senador Coloma indicó que aquí hay ingentes recursos destinados a subsidiar la tarifa del transporte público en Chile y no solamente de Santiago.

Quiero señalar que eso efectivamente va a ser así. Son recursos significativos. Pero el transporte público en sociedades, yo diría, bastante más sofisticadas que las nuestras, ya está financiado y subsidiado hasta en 70 por ciento. Hoy, nosotros estamos financiando, con el subsidio tarifario que se va a aprobar ahora, alrededor de un 40 por ciento, en circunstancias de que en otros países se subsidia un 50, 60, 70 y hasta un 80 por ciento.

Ello, porque el sistema de transporte público cumple una función distinta. Y no es posible tratar de llegar a un equilibrio con el aporte destinado a tarifas para financiar todo el sistema operativo.

Termino, señor Presidente, expresando que este proyecto contiene un elemento muy importante y que muchos hemos impulsado, como es el incentivo del reembolso para los taxis colectivos, de 5 unidades tributarias mensuales, para los años 2015, 2016 y 2017.

Esto, que tiene una cifra, no sé si llamarla "modesta", pero que a uno le gustaría que fuera mayor, comienza a constituir, ojalá, un precedente para cuando terminemos el período 2015-2017. Los taxis colectivos, al menos en la Quinta Región (Viña, Valparaíso, Concón, San Antonio, San Felipe, Los Andes), cumplen un rol fundamental, en particular en la Quinta Costa, donde, al final del día, sustituyen el transporte público de micros.

Felicito al Gobierno por haber tenido la capacidad y haber adoptado la decisión de incorporar estos estímulos. Esperamos que se utilicen de manera correcta y constituyan un precedente para lo que viene más adelante.

Voto que sí.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor De Urresti.

El señor DE URRESTI.– Señor Presidente, se ha dado un debate relevante en cuanto a cómo impacta efectivamente este subsidio y esta ley espejo en las regiones.

El señor Ministro está presente y, más allá de las críticas que le hicimos al Transantiago en los años 2007 y 2008, fue precisamente en aquella época en que un conjunto de Diputados -la bancada regionalista- propusimos establecer la ley espejo: "un peso para Santiago, un peso para regiones".

Ya lo han dicho varios Senadores. Gracias a un error en la implementación de una política pública en Santiago, en las regiones hemos recibido ingentes recursos. Pero, claramente, el debate que hoy se produce apunta a saber cómo se están invirtiendo.

El señor Ministro ha recibido nuestros planteamientos y nuestras observaciones. El reglamento del FAR no está vigente y no sabemos cómo opera. Y además, según informes de Contraloría, muchos de estos grandes recursos han terminado utilizándose para gastos corrientes de los gobiernos regionales o, como muchos ya lo han señalado, para garitas, pasos cebra y otras cosas.

Aquí, señor Ministro, hay que saber distinguir lo que ha sido el impacto enorme en materia de conectividad. Qué duda cabe: muchas localidades aisladas tienen hoy un servicio de transporte regular, toda la semana, y con una tarifa adecuada. Y podríamos mencionar innumerables casos en que claramente se les ha cambiado la vida a los habitantes de comunidades indígenas, de comunidades agrícolas, de comunidades aisladas, en todas nuestras comunas, sin dejar de lado el transporte escolar.

Sin embargo, desde el punto de vista estratégico, luego de este modelo, de este diseño para Santiago, y de la cantidad de millones que se han invertido, la capital va a tener un mejor nivel de transporte público. De eso no hay duda: corredores exclusivos, sistema de tag, sistema de tarjeta; hay todo un ordenamiento. Pero las regiones no están obteniendo lo mismo.

Más allá de lo que valoramos, de que se ha podido chatarrizar micros y se ha renovado el parque (muy bien en los taxibuses; muy bien ahora con la renovación de colectivos, lo cual también es un avance), el sistema de trasporte de nuestras regiones sigue siendo precario. No tenemos inversiones estratégicas como debiera ser en muchas de nuestras ciudades. Y veo acá a Senadores de distintas capitales regionales o provinciales. Hablo de un sistema de tranvías eficiente; de un sistema que tenga trenes de cercanías; de un sistema que tenga, en el caso de ciudades aterrazadas, funiculares, o, como lo que se plantea aquí, en el Gran Valparaíso, la integración efectiva de ascensores y trolebuses como sistema integral.

Eso no existe. Y desgraciadamente, señor Ministro, en regiones todavía no hay la capacidad instalada para detonar esos grandes proyectos.

Yo aquí me responsabilizo. Porque uno, cuando reclama autonomía regional, también tiene que hacerse responsable ante su gente.

Creo que no tenemos la capacidad instalada, y nuestras autoridades tampoco están mentalizadas en grandes proyectos de infraestructura de transporte. Más bien se piensa en soluciones parciales: garitas, terminales de buses, pavimentación por aquí y por allá, pero no -reitero- en grandes proyectos, como la recuperación de tendidos ferroviarios -que en muchas partes se han levantado-, como los trenes de cercanías que se ha logrado implementar en el Gran Concepción, o en el propio Valparaíso, para qué decir en Santiago. Debieran ser medi-

das estratégicas.

Hablo de un sistema de tranvías. Hoy, todas las ciudades de Europa están recuperando el sistema de tranvías como método efectivo, turístico además, menos invasivo, más sostenible.

En Chile no existen esas iniciativas, salvo, creo, en la ciudad de Antofagasta o en comunas como la de Las Condes, en que, producto de sus recursos, ya las están implementando. Pero el Ministerio no ha utilizado estos recursos.

Vamos a aprobar la proposición, señor Ministro.

Felicito que miles de personas de Lanco, de Panguipulli, de las zonas más aisladas de mi región, de La Unión, de Río Bueno, hayan visto mejorar su conectividad. Lo mismo el subsidio lacustre, el subsidio para barcazas. Corral, Panguipulli, la Isla Huapi, sin lugar a dudas han mejorado. Pero, al final de estas políticas públicas, yo quiero tener un sistema público eficiente, diseñado. Y ahí, responsabilidad para nuestros gobiernos regionales y nuestras autoridades. Tampoco le podemos sacar el cuerpo al bulto.

Sin embargo, fundamentalmente necesitamos tener, desde el Ministerio, mayor apoyo para efectos de que estos planes estratégicos puedan ser tutorados y trabajados con ingenieros de transporte, ingenieros viales. Y que también se establezca por ley que un porcentaje del fondo espejo vaya, como subsidio directo, a los pequeños taxibuseros, a quienes tienen un colectivo, al trasporte rural, y que otro porcentaje vaya a grandes obras de inversión; en definitiva, que estos recursos no sirvan para suplir otras carencias.

Creo que ese es el desafío.

Vamos a apoyar esta iniciativa, pero pensémosla como una política pública permanente.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Tiene la palabra el Senador señor Navarro.

El señor NAVARRO.– Señor Presidente, resulta una contradicción directa hablar del Transantiago como parte de las políticas públicas del Estado en materia de transporte urbano, cuando en realidad es un sistema privado, ¡privado!, licitado a empresas nacionales e internacionales, con los costos que estamos conociendo. Los sistemas públicos en Europa, en Londres, son de cargo del Estado.

Aquí, la contradicción es para los libremercadistas y, particularmente, para todos aquellos que creen que el mercado es un dios. El debate político está abierto: cómo el mercado no ha logrado resolver el transporte público ejecutado por privados en la Región Metropolitana.

Los neoliberales decían que esto iba a funcionar. Y esto funciona con platas del Estado, administradas por privados, a excepción del Metro, el mejor tren subterráneo de América Latina hasta antes de que se creara el Transantiago.

Y va más allá de las responsabilidades políticas, que han estado claras, porque aquí, en la vieja Concertación y en la Nueva Mayoría, jamás se ha negado la responsabilidad política en la implementación de este sistema de transporte público ejecutado por privados y en todos los problemas que él ha acarreado.

Yo solo digo que cuando hablamos de plata para regiones, tampoco estamos hablando de políticas públicas ejecutadas por el Estado; estamos hablando de políticas públicas ejecutadas por privados, porque todas las obras se llevan a cabo a través de contratos con privados.

¡No hay transporte público en Chile, a excepción del Metro!

En este sentido, creo que en cada una de las regiones -se lo he comentado al señor Ministro- se debiera rendir un informe.

Aquí, los parlamentarios ya estamos acostumbrados a llorar y llorar, a quejarnos y quejarnos, cada vez que realizamos este debate.

Aquí, el Ministro debió haber llegado preparado, con el desglose de todas las inversiones de la ley espejo, región por región, y habérselo entregado en una carpeta a los Sena-

dores. Porque esta información no fluye en las regiones, donde, efectivamente, no hay consultas. Alguien toma la decisión, y se gira en torno a estos recursos -por cierto, de buena fe, con buena inspiración-. Pero esta información no se obtiene fácilmente. ¡Y eso que estamos en el Gobierno!

Creo que debiera ser práctica permanente de nuestros Ministros que, cuando vinieran a buscar apoyo para proyectos complejos, trajeran la mayor cantidad de información posible, salvo que no quisiéramos mostrarla. Pero yo siento que, como es información pública, no hay nada que ocultar. Todo se puede presentar.

En tal sentido, espero tener la información, detalle a detalle, proyecto a proyecto, subsidio a subsidio, de cómo se han empleado los recursos en la Región del Biobío en los últimos años. Y esperaría que esta información fuera para todos los Senadores. Porque está claro que hay subsidios y que hay obras que se están ejecutando.

Por cierto, para que el Biotrén, en la Octava Región, llegue a Coronel se han requerido recursos. Es una obra con una inversión de 70 millones de dólares. Y vamos a tener Biotrén hasta Coronel, lo cual ha sido un viejo anhelo de muchos gobiernos, apoyado incluso por el Gobierno de Piñera. ¡Y ahí está! ¡Este Gobierno lo va a financiar!

En estos cuatro años se va a construir la doble línea entre Concepción y Coronel, y vamos a contar con un medio de transporte público: con platas públicas, con ejecución pública, con administración pública. Y vamos a tener la posibilidad de evaluar.

Creo que aquello es muy importante, porque esto tampoco es una competencia con el transporte de los taxibuses. Hay que llegar a un acuerdo, pues la vía central del Biotrén no llega a todos lados. Por lo tanto, debe existir una integración adecuada, cautelando también el interés de los taxibuseros, que en su mayoría son pequeños y medianos empresarios con una o dos máquinas.

No se trata de liquidar, con una política del Estado, la iniciativa privada, que ha sido esencial en la Región del Biobío, donde, para la marcha de los pingüinos del 2006, había, siete días a la semana, 24 horas al día, pasajes para todos los estudiantes, y, por cierto, desde hace muchísimos años, rebaja para la tercera edad.

Todo aquello, que era aspirado y soñado por las regiones, en el Biobío ya lo teníamos, gracias a un diálogo adecuado entre el Gobierno y los taxibuseros, entre el Estado y el sector privado.

Señor Presidente, vamos a votar a favor, pero las observaciones que hemos indicado hay que tomarlas en cuenta.

Siento que este debate no puede ser desgastante ni puede quedar rebotando en el aire. Tiene que haber información.

Y, por cierto, estamos dando la aprobación para un piso de recursos mínimos por varios años. Yo confío en que, como este piso va más allá del actual Gobierno, ello sea valorado.

Aun cuando el Senado no fiscaliza, tiene derecho a requerir la información. Y yo le pediría, señor Ministro, entregar toda la que tenga.

Voto a favor, señor Presidente.

¡Patagonia sin represas!

¡Nueva Constitución, ahora!

¡No más AFP!

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Señor Secretario.

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 N° 9, letra a), del artículo 1° (23 votos a favor, 7 en contra y una abstención).

Votaron por la afirmativa las señoras Goic, Muñoz y Lily Pérez y los señores Araya, Chahuán, De Urresti, Girardi, Guillier, Harboe, Horvath, Lagos, Letelier, Matta, Montes, Moreira, Navarro, Pizarro, Quintana, Quinteros, Tuma, Ignacio Walker, Patricio Walker y Andrés Zaldívar.

Votaron por la negativa los señores Allamand, Coloma, García-Huidobro, Hernán Larraín, Ossandón, Pérez Varela y Prokurica.

Se abstuvo el señor García.

—Queda pendiente la discusión particular del proyecto.

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

El señor LABBÉ (Secretario General).– En este momento han llegado a la Mesa los siguientes documentos:

Certificados

De las Comisiones de Intereses Marítimos, Pesca y Acuicultura y de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que establece normas permanentes para enfrentar las consecuencias de catástrofes naturales en el sector pesquero (boletín N° 10.338-21) (con urgencia calificada de "discusión inmediata").

—**Quedan para tabla.**

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Quiero hacer presente lo siguiente.

Mañana tenemos varios proyectos con "discusión inmediata", cuyo plazo vence el lunes, por lo que deben ser despachados en la próxima sesión sí o sí.

Por lo tanto, háganse la idea de que mañana vamos a estar votando proyectos de ley hasta tarde.

El señor HARBOE.– ¿Qué pasa con las Comisiones?

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Se reunirán las que se hallen autorizadas.

El señor HARBOE.– La de Probidad y Transparencia está citada a las 17.

El señor WALKER, don Patricio (Presidente).– Esa está autorizada por los Comités. Y todas las Subcomisiones de Presupuestos.

Pero -repito- háganse la idea de que mañana vamos a estar hasta tarde.

Por haberse cumplido su objetivo, se levanta la sesión, sin perjuicio de dar curso a las solicitudes de oficios que han llegado a la Mesa.

PETICIONES DE OFICIOS

—Los oficios cuyo envío anunció el señor Presidente son los siguientes:

Del señor CHAHUÁN:

Al señor Ministro de Relaciones Exteriores, pidiéndole antecedentes sobre **EVENTUAL DESEMPEÑO DE SEÑOR HUGO ORELLANA ZAMORA EN PLANTA DE SERVICIO EXTERIOR ENTRE 1979 Y 1988 Y DE DON CARLOS ESCAFFI RUBIO EN EMBAJADA EN PERÚ HASTA 2014.**

Del señor DE URRESTI:

Al señor Ministro del Medio Ambiente, solicitándole información en cuanto a **COSTOS DE PLAN DE REDUCCIÓN DE EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO MENCIONADO POR PRESIDENTA BACHELET EN INTERVENCIÓN EN NACIONES UNIDAS.**

Al señor Subsecretario de Prevención del Delito, requiriéndole **COPIA DE INFORME COMPARADO SOBRE BANCO UNIFICADO DE DATOS CONTRATADO EN 2014.**

Al señor Director Ejecutivo de la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica, recabándole datos acerca de **ENCUESTA SOBRE CULTURA CIENTÍFICA CHILENA ENCARGADA A UNIVERSIDAD CATÓLICA.**

Y al señor Director Ejecutivo de la Corporación Nacional Forestal, solicitándole antecedentes relativos a **USO POR CONAF DE DRONES PARA LABORES FISCALIZADORAS** y a **ADQUISICIÓN DE AERONA-**

VE PHANTOM 2 VISIÓN+, y requiriéndole envío de **RESULTADOS DE CENSOS MENSUALES DE 2015 PARA REGISTRO DE VARIACIONES POBLACIONALES DE ESPECIE CISNE NEGRO EN SANTUARIO DE LA NATURALEZA CARLOS ANDWANDTER.**

Del señor HORVATH:

Al señor Ministro de Defensa Nacional y al señor Ministro de Hacienda, para que informen sobre **CAUSALES DE PASO DE FUNCIONARIOS CIVILES DE EJÉRCITO A CONTRATO DE RENTA GLOBAL ÚNICA Y EFECTOS DE MEDIDA.**

Del señor MATTA:

Al señor Ministro de Agricultura, a fin de que exponga **POLÍTICA DE RECICLAJE DE DESECHOS TÓXICOS EN PRODUCCIÓN AGROPECUARIA Y POSIBILIDAD DE INCENTIVOS A PARTICIPACIÓN DE PRODUCTORES.**

Al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, para reiterar oficio acerca de **NORMAS VIGENTES SOBRE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTERURBANOS, PÚBLICOS Y/O PRIVADOS REFERIDAS A BUSES DE DOS PISOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN QUE ESTOS HAN PARTICIPADO EN ÚLTIMOS CINCO AÑOS.**

Y al señor Ministro del Medio Ambiente, para pedir **ESTUDIO DE INCLUSIÓN EN MOCIONES DE UN COBRO POR BOLSA PLÁSTICA EN COMPRAS Y REUNIÓN DE INICIATIVAS EN UN SOLO TEXTO.**

De la señora MUÑOZ:

Al señor Ministro del Interior y Seguridad Pública, para consultar respecto de **SOLICITUDES Y OTORGAMIENTO DE VISAS ENTRE 2008 Y 2014 POR PAÍS SUDAMERICANO, DENUNCIAS DE INGRESO CLANDESTINO Y PERMANENCIA ILEGAL, Y EXPULSIONES.**

Al señor Ministro de Desarrollo Social, a fin de pedir antecedentes sobre **EXTRANJEROS MIGRANTES RESIDENTES, POR CONTINENTE O POR PAÍS SUDAMERICANO, DE ACUERDO CON ENCUESTAS CASEN 2009, 2011 Y 2013.**

Y a la señora Directora del Instituto Nacional de Estadísticas, con el objeto de que se informe acerca de **EXTRANJEROS MIGRANTES RESIDENTES SEGÚN CENSO DE 2002 Y DATOS PRELIMINARES DE 2012.**

Del señor NAVARRO:

Al señor Ministro del Interior y Seguridad Pública, para que remita información relativa a **PLAN NACIONAL DE TENENCIA RESPONSABLE DE MASCOTAS;** a **ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA REGIÓN DEL BIOBÍO DURANTE ÚLTIMOS CINCO AÑOS;** a **NÚMERO DE VOLCANES ACTIVOS EN CHILE Y COMUNAS EN RIESGO ANTE POSIBLES ERUPCIONES,** y a **PROTOCOLO DE SEGURIDAD PARA INGRESO DE PERSONAS EXTERNAS EN PALACIO DE LA MONEDA, EN MINISTERIOS, EN TRIBUNALES DE JUSTICIA Y EN CONGRESO NACIONAL.**

Al señor Ministro de Obras Públicas, requiriéndole antecedentes acerca de **PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE PUENTE BICENTENARIO EN COMUNA DE CONCEPCIÓN**, y de **CONSTRUCCIÓN DE TEATRO REGIONAL DEL BIOBÍO EN LA COSTANERA CARDENAL RAÚL SILVA HENRÍQUEZ**.

A la señora Ministra de Salud, pidiéndole entregar información relativa a **PAGO DE SERVICIOS MÉDICOS Y HOSPITALARIOS A CLÍNICAS PRIVADAS; ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DE HOSPITAL DE MEDIANA COMPLEJIDAD DE LEBU; DEUDA DE HOSPITALES PÚBLICOS; CAMPAÑA DE VACUNACIÓN CONTRA VIRUS DE PAPILOMA HUMANO; ÍNDICE DE OBESIDAD, Y TRANSMISIÓN VERTICAL DE VIH EN CHILE.**

Al señor Ministro de Agricultura, para que remita diversos antecedentes referidos a **AVIONES FORESTALES PERTENECIENTES A CONAF**, e información detallada respecto de **SUBSIDIO ESTABLECIDO EN ARTÍCULO 12 DE DECRETO LEY Nº 701, DE 1974, SOBRE FOMENTO FORESTAL.**

A la señora Ministra de Minería, consultándole acerca de **INVERSIÓN DE SERNAGEOMIN EN CAMPAÑAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES EN ÚLTIMOS CINCO AÑOS, Y ROL DE DICHO SERVICIO EN TALES CAMPAÑAS**, y solicitándole informar con relación a **PLANES Y ACCIONES DE APOYO PARA PIRQUINEROS DEL CARBÓN DE PROVINCIA DE ARAUCO.**

Al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, para que haga llegar **EVALUACIÓN SOBRE CONDICIÓN ACTUAL DE CONGESTIÓN VEHICULAR EN GRAN CONCEPCIÓN** y remita antecedentes acerca de **ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD PARA CONSTRUCCIÓN DE COSTANERA DE HUALQUI.**

Al señor Ministro de Energía, requiriéndole envío de **GUÍA DE PROCESOS ESTANDARIZADOS DE PARTICIPACIÓN DE LAS COMUNIDADES PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS ENERGÉTICOS.**

Al señor Ministro del Medio Ambiente, solicitándole antecedentes relativos a **PARQUE MARINO NAZCA-DESVENTURADAS Y NUEVA RED DE AGUAS PROTEGIDAS EN MAR ALEDAÑO A JUAN FERNÁNDEZ.**

Al señor Alcalde de Talcahuano, pidiéndole información sobre **PLATAFORMA ON-LINE DE INFORMACIÓN ANTE RIESGOS NATURALES.**

Al señor Director Nacional de SERNAPESCA, requiriéndole **INFORME CON ESPECIES EN PELIGRO DE EXTINCIÓN Y PLANES Y PROGRAMAS DESTINADOS A SU PROTECCIÓN** y consultándole por **CRITERIO PARA AUMENTO DE CUOTA DE CAPTURA DE SARDINA EN ZONA CENTRO-SUR.**

Al señor Superintendente de Seguridad Social, planteándole diversas **INTERROGANTES ACERCA DE ACTUACIÓN DE MUTUALES DE SEGURIDAD EN ÚLTIMOS CINCO AÑOS.**

Y a la señora Superintendenta de Pensiones, para que remita **LISTA DE ACCIONISTAS DE AFP CUPRUM Y ARGENTUM CON SUS RESPECTIVOS PORCENTAJES DE PARTICIPACIÓN.**

De los señores OSSANDÓN, GARCÍA, señora GOIC, señores GUILLIER, HORVATH, LETELIER, MATTA, PIZARRO, QUINTANA y TUMA:

A la señora Presidenta de la República, a fin de que instruya al señor Canciller para que informe acerca de **CUMPLIMIENTO DE PROCEDIMIENTOS ACORDADOS EN TRATADO SOBRE MEDIO AMBIENTE DE 1991, Y SU PROTOCOLO ESPECÍFICO ADICIONAL SOBRE RECURSOS HÍDRICOS COMPARTIDOS, POR PROYECTO DE ACUEDUCTO EN LAGO BUENOS AIRES IMPULSADO POR REPÚBLICA ARGENTINA.**

Del señor PROKURICA:

Al señor Director de Presupuestos, con el objeto de que precise si hay **MONTOS TRASPASADOS DESDE LEY RESERVADA DEL COBRE A PARTIDA TESORO PÚBLICO DESDE FECHA DE VIGENCIA DE LEY N° 20.833 HASTA 30 DE SEPTIEMBRE DE 2015; CUÁLES SE ENCUENTRAN DISPONIBLES; CUÁLES HAN SIDO UTILIZADOS EN EMERGENCIA, REHABILITACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ATACAMA, Y CUÁNTOS DE LOS APROBADOS POR DICHA LEY SERÁN CONSIDERADOS EN PRESUPUESTO DEL AÑO 2016.**

De la señora VON BAER:

A la señora Ministra del Deporte, solicitándole informe detallado sobre **ESTADO DE AVANCE DE PROYECTO "REPOSICIÓN ESTADIO REGIONAL DE LOS RÍOS, CÓDIGO BIP N° 30343941-0".**

Y al señor General Director de Carabineros de Chile, con el propósito de que efectúe **EVALUACIÓN DE PUESTA EN MARCHA DE PLAN CUADRANTE EN COMUNAS DE LANCO, FUTRONO, MARIQUINA Y LOS LAGOS, REGIÓN DE LOS RÍOS.**

—**Se levantó la sesión a las 19:36.**

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción