

Fecha: 03 de octubre de 2022

Minuta Comisión de Salud 4 de octubre de 2022

1.- Recibir a la Ministra de Salud y al Subsecretario de Redes Asistenciales para que se refieran a materias relacionadas con su Cartera.

Los senadores quieren referirse a los múltiples proyectos que requieren gasto público, en los cuales reiteradamente se han solicitado su participación por parte del ejecutivo y cuyas indicaciones no han llegado.

Esto se suma a la falta de ejecución de Dipres para proceder con las indicaciones que los ministerios han presentado, es por lo mismo que se invita a la Directora de Presupuestos en el segundo punto.

Proyectos entrampados por dipres:

- PI de Telemedicina.
- PL de Enfermedades Poco Frecuentes.
- PI de Estatuto de Salud Mental
- PL de Instituciones Asistenciales-Docentes
- PL Plan Garantizado
- PL Seguro Obligatorio, entre otros.

2.- (Bol.Nº 7643-11) Proyecto de ley sobre enfermedades poco frecuentes.

Invitada: **La Directora de Presupuestos.**

A. Objetivos del proyecto: Crear una normativa para enfermedades poco frecuentes con el objeto de crear una cobertura para estas, promover e incentivar la investigación, el desarrollo y la promoción de productos médicos destinados a prevenir, diagnosticar y tratar enfermedades poco frecuentes; garantizar a todas las personas un igualitario y oportuno acceso a tales productos y el debido resguardo de sus derechos como beneficiario de sistemas complementarios de salud, en su caso; e, incentivar la asociatividad de los pacientes, sus familiares y amigos; y garantizar el derecho de comercialización exclusiva al patrocinante de productos médicos huérfanos.

B. Se ha sometido el proyecto a la posibilidad de presentar indicaciones populares las cuales pueden ser suscritos por el ejecutivo y los senadores

C. Problemáticas respecto a este proyecto:

I. Este proyecto al ser del año 2011 está muy desactualizado, es por ello que mucho de su contenido fue abarcado por otras normativas.

II. El ejecutivo ha manifestado que no está en su programa político, además alega una falta de recursos para financiar y por ultimo ha mencionado que no tiene interés de regular por enfermedades, pues para ello solo dispersa más lo que existe en materia sanitaria.

D. El senador Chahuán ha sido el principal impulsor de este proyecto, el cual solicito a los senadores de la comisión para que suscribieran todas las indicaciones populares, de manera de verlas y decidir si descartarlas o acogerlas en la comisión.

E. Este proyecto fue el tema central de la sesión de 27 de septiembre en el cual se leyó casi completamente y se llegó a la conclusión de que se requería de la iniciativa del ejecutivo.

No obstante, el ejecutivo o tiene intención de invertir en este proyecto, por lo que se ha producido un conflicto interno.

También existe un conflicto con Dipres, en cuanto no ha dejado pasar indicaciones para proyectos clave.

3.- (Bol.N° 14505-11) Proyecto de ley que crea el estatuto de aseguramiento, protección y promoción de la salud mental (Boletines N°s. 14.505-11 y 14.833-11, refundidos).

A. Objetos de la Ley

- i. Consagra el deber de todos los órganos del Estado de velar por la salud mental de sus funcionarios;
- ii. Consagra la obligación de los empleadores, en los mismos términos;
- iii. Obliga a todo establecimiento educacional a tener una política de salud mental, a su promoción y a capacitar a todos los miembros de la comunidad en la materia.

B. Este proyecto está en su primer trámite constitucional, sus autores son Coloma, Goic, Lagos, Quinteros y Von Baer.

C. Este proyecto se aprobó en general el 16 de agosto.

D. EL último plazo de indicaciones fue hasta el 26 de septiembre, no obstante el ejecutivo no llegó con las indicaciones prometidas, por lo que se volvió a extender hasta el viernes 30 de septiembre.

4.- (Bol.N° 10574-11) Proyecto de ley que modifica el Código Sanitario para considerar a médicos veterinarios como profesionales de la salud y para regular la actividad de nutricionistas (Boletines N°s. 10.574-11 y 10.991-11, refundidos).

A. EL objetivo de este proyecto de ley es incluir más profesiones en el código sanitario, en específico a los veterinarios y nutricionistas.

B. Existe un proyecto similar en la Cámara de Diputados, el cual va en su segundo trámite (más avanzado que el actual), lo que ha creado conflicto en la comisión sobre si seguir con el avance de esta tramitación.

C. Este proyecto ha sido impulsado principalmente por el senador Flores.

5.- (Bol.N° 8105-11) Proyecto de ley que modifica el Sistema Privado de Salud, incorporando un plan garantizado.

A. Objeto del Proyecto: establecer un Plan de Salud Universal (PSU), único e igual para todos los afiliados, terminando así con la multiplicación excesiva de planes de salud actualmente vigentes, permitiendo de esa forma una mejor comprensión y comparación de las ofertas por parte de los usuarios del sistema.

B. Atendido a que mucho de lo que pretendía el proyecto de Ley ha sido solucionado por vía administrativa, se está analizando que es lo que se rescata de este, se ha pedido continuamente una propuesta que venga del gobierno.

Fecha: 04 de octubre de 2022

Minuta comisión 05 de octubre de 2022

Tabla:

I. (15077-15) Modifica la Ley de Tránsito, para prevenir la venta de vehículos motorizados robados y sancionar las conductas que indica.

Fecha de Ingreso: lunes 13 de julio de 2022

Autores: Los Senadores Castro, Coloma, Kusanovi, Van Rysselberghe y Walker.

Etapas: Primer trámite constitucional – discusión en general.

Objeto del proyecto: El presente proyecto de ley para prevenir la venta de vehículos robados y sancionar o aumentar la sanción de una serie de conductas que facilitan o propician la comisión de tales hechos delictuales.

Contenido:

1. Aumenta los requisitos de la factura electrónica para proceder a la primera inscripción del vehículo.

La actual legislación permite la inscripción de un vehículo presentando únicamente factura electrónica como documento que acredite el dominio, lo que se ha prestado para actos fraudulentos, como la emisión por empresas inexistentes o de papel, por tanto, se eleva el nivel de exigencia del contenido del referido documento tributario con el objeto de determinar la existencia del vendedor y dejar establecida su identificación.

2. Dispone la obligatoriedad de registrar o gravar la placa patente única en los vidrios de los vehículos.

Como disuasor en la comisión de delitos se exige que el reglamento que señala el artículo 62 de la Ley de Tránsito establezca las características que deberá reunir tal exigencia, además, de disponer un calendario diferido de acuerdo al año de fabricación del vehículo para el cumplimiento de esta nueva exigencia.

3. Sanciona a quien adquiera o solicite la inscripción de vehículo sabiendo o no menos que sabiendo que tiene su número de chasis adulterado, oculto o borrado.

4. Aumenta la pena de quien conduzca un vehículo con placa patente oculta, adulterada, falsa o que pertenezca a otro vehículo.

5. Sanciona como delito conducir sin placa patente en los casos que ésta sea obligatoria.

Cabe anotar que en la actualidad se producía una incoherencia, por cuanto en la actualidad conducir un vehículo sin placa patente es considerada una mera infracción y el hecho de conducir con ésta oculta es penado como delito, lo que dificulta la aplicación de la norma, por cuanto ambas conductas presentan el mismo desvalor y consecuencias prácticas, esto es, dificultar la identificación del vehículo para fines delictuales o evasión de pago de telepeajes.

Fundamento del proyecto:

Es necesario un mayor disuasor ante los robos de automóvil, ante ello ley introduce sanciones referidas a los compradores y, asimismo, se castigan una serie de comportamientos que están asociados a dichos ilícitos o que facilitan su ocurrencia.

Audiencias respecto al proyecto del miércoles 14 de septiembre de 2022:

Subsecretaria del delito: En general dio su apoyo y conformidad con el trabajo, piensa que su normativa ayudaría a combatir la comercialización de los vehículos robados, no obstante sugiere ciertas modificaciones a la redacción de la Ley.

Servicio de Impuestos Internos: se acotó al ámbito de su competencia que en este caso es respecto a la modificación de la factura, ante lo cual se mostró en contra argumentando:

- a. Que actualmente las facturas son electrónicas y que por lo tanto no hay reverso o anexo donde hacer acotaciones.
- b. Los datos que constan en ellas no necesariamente son verdaderas.
- c. No existen tipos de facturas especiales por giros, por lo que crearía una dificultad innecesaria para la fiscalización.
- d. La modificación en la factura tributaria acarrearía gasto público.

Servicio Nacional de Aduanas: Advierte que actualmente hay una mesa de trabajo entre el mismo Servicio de Aduanas, RC y SII, a fin de detectar con la mayor precisión posible el mercado de comercialización de vehículos robados. El proyecto no contiene normas de carácter aduanero expresamente, no obstante es quien ve el control del ingreso de vehículos en la frontera.

Director Nacional (S) del Servicio de Registro Civil e Identificación: Menciona que si se obliga a consignar ciertos datos al momento de la inscripción debería estar aparejado esto con una sanción. Fuera de esto se muestra conforme con lo establecido en el proyecto de ley.

Carabineros de Chile: apreció la iniciativa y sugirió una serie de indicaciones al proyecto de ley, entre ellas crear una nómina de registro especial que posea el registro nacional de vehículos donde pueda corroborar la información el servicio de aduanas, eliminación de patente provisoria e introducir nuevas especificaciones de seguridad a dicha patente.

Policía de investigaciones: coincide con la sugerencia de Carabineros, además agrega e ilustra de la forma de proceder en el blanqueo de vehículo robados y el uso y exportación de patentes falsas.

Asociación de aseguradores de Chile: comunica que el fin de los vehículos robados es la reinscripción fraudulenta, es por ello que ven con buenos ojos aquellos proyectos (como este) que tengan como fin dificultar la venta de vehículos robados o las partes que los componen. También se refiere que es necesario un reglamento del MTT. Para establecer grabado de patente en vidrios y también sugiere un registro de empresas que estén facultadas para comercializar vehículos.

Invitado para el miércoles 5 de octubre (Secretario General de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC), señor Diego Mendoza y el Presidente de COPSA, señor Leonardo Daneri.

II. PL que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros (Boletín Nº 15.140-15).

Fecha de Ingreso: 29 de junio de 2022

Autores: mensaje presidencial

Etapas: Segundo Trámite Constitucional – discusión en general.

Objeto del proyecto: Financiar el sistema público de transportes durante los años 2022-2024.

Antecedentes:

1. En Santiago, los recursos que financian Transantiago depende en su totalidad del ministerio de Transporte (esto incluye a la provincia de Santiago, Puente Alto y San Bernardo) en cambio en Regiones se diferencia entre el subsidio permanente, el cual sigue financiado por el MTT y el aporte especial y el subsidio transitorio, ambos manejados por los Gores.
2. Los gastos por parte del transporte público han aumentado a causa de la guerra de Ucrania, el aumento de la bencina y el fortalecimiento de dólar. Por otra parte la demanda de transporte durante la pandemia bajo enormemente, sumado a problemas como la evasión, el carecimiento de otros insumos han provocado la necesidad del aumento de financiación.
3. Desde el 2019 se ha producido un congelamiento tarifario del transporte regulado, lo que ha significado un costo excesivo para los transportistas en regiones y un gasto público mayor.
4. Los subsidios transitorios (aporte especial y aporte especial transitorio) vencen en diciembre de 2022

Propuesta legislativa:

1. Extender los subsidios transitorios durante 2023 y 2024,
2. Incrementar el subsidio permanente a fin de que sea el Ministerio de Transportes quien directamente pueda hacerse cargo de la inversión en materia de transportes, ya que aquello que viene del fondo espejo no se invierte en la cartera.
3. Establecer un piso de 20% obligatorio en el FAR para que los Gores gasten sus recursos públicos en transporte.
4. Extensión de figuras tales como “Administrador Previsional de Transporte” y estatuto de bienes sujetos a concesión, para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados del contrato con operadores en regiones.
- 5 Prohibir las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte que impacten negativamente en las remuneraciones de los trabajadores. También se establecería la suspensión del subsidio como consecuencia de no obedecer a la prohibición referida.
6. Permitir a los Gores el FAR en gastos operativos de transportes.

Situaciones problemáticas:

1. El espíritu de la Ley espejo fue que los recursos que se enviaran a regiones a través del FAR fueran utilizado en transporte, no obstante, dicho dinero fue utilizado en inversión distintas de la misma región. Además la mayoría de los Gobiernos Regionales no han utilizado sus recursos eficientemente.
2. La poca inversión de los Gores en materia de transporte afecta en especial a las Regiones de Aysén y los Ríos, con zonas que solo pueden llegar a través de transporte marítimo o lacustre.
3. No hay una coordinación entre lo gastado en materia de transportes por los Gobiernos Regionales para con el Ministerio, lo que crea una inversión ineficaz, por lo que se sugiere una indicación para obligar a los Gores a informar sobre el detalle del gasto del FAR al gobierno central.
4. El ministerio ha dicho que si bien no aumentara el costo del transporte en el siguiente año, existe una intención de proceder con un aumento gradual de la tarifa.

5. Algunos senadores quieren garantías a través de un artículo explícito que obligue al ministerio a presentar un proyecto largo que se haga cargo de las deficiencias en materia de transporte en un plazo acotado.

Fecha: 11 de octubre de 2022

Minuta Comisión de Transportes 12 de octubre de 2022

1.- Votar en general el proyecto de ley que modifica la Ley de Tránsito, para prevenir la venta de vehículos motorizados robados y sancionar las conductas que indica.

Fecha de Ingreso: lunes 13 de julio de 2022

Autores: Los Senadores Castro, Coloma, Kusanovi, Van Rysselberghe y Walker.

Etapa: Primer trámite constitucional – discusión en general.

Objeto del proyecto: El presente proyecto de ley para prevenir la venta de vehículos robados y sancionar o aumentar la sanción de una serie de conductas que facilitan o propician la comisión de tales hechos delictuales.

Contenido:

1. Aumenta los requisitos de la factura electrónica para proceder a la primera inscripción del vehículo.

La actual legislación permite la inscripción de un vehículo presentando únicamente factura electrónica como documento que acredite el dominio, lo que se ha prestado para actos fraudulentos, como la emisión por empresas inexistentes o de papel, por tanto, se eleva el nivel de exigencia del contenido del referido documento tributario con el objeto de determinar la existencia del vendedor y dejar establecida su identificación.

2. Dispone la obligatoriedad de registrar o gravar la placa patente única en los vidrios de los vehículos.

Como disuasor en la comisión de delitos se exige que el reglamento que señala el artículo 62 de la Ley de Tránsito establezca las características que deberá reunir tal exigencia, además, de disponer un calendario diferido de acuerdo al año de fabricación del vehículo para el cumplimiento de esta nueva exigencia.

3. Sanciona a quien adquiera o solicite la inscripción de vehículo sabiendo o no menos que sabiendo que tiene su número de chasis adulterado, oculto o borrado.

4. Aumenta la pena de quien conduzca un vehículo con placa patente oculta, adulterada, falsa o que pertenezca a otro vehículo.

5. Sanciona como delito conducir sin placa patente en los casos que ésta sea obligatoria.

Cabe anotar que en la actualidad se producía una incoherencia, por cuanto en la actualidad conducir un vehículo sin placa patente es considerada una mera infracción y el hecho de conducir con ésta oculta es penado como delito, lo que dificulta la aplicación de la norma, por cuanto ambas conductas presentan el mismo desvalor y consecuencias prácticas, esto es, dificultar la identificación del vehículo para fines delictuales o evasión de pago de telepeajes.

Fundamento del proyecto:

Es necesario un mayor disuasor ante los robos de automóvil, ante ello, la ley introduce sanciones referidas a los compradores y, asimismo, se castigan una serie de comportamientos que están asociados a dichos ilícitos o que facilitan su ocurrencia.

Audiencias respecto al proyecto del miércoles 14 de septiembre de 2022:

Subsecretaria del delito: En general dio su apoyo y conformidad con el trabajo, piensa que su normativa ayudaría a combatir la comercialización de los vehículos robados, no obstante, sugiere ciertas modificaciones a la redacción de la Ley.

Servicio de Impuestos Internos: se acotó al ámbito de su competencia que en este caso es respecto a la modificación de la factura, ante lo cual se mostró en contra argumentando:

- a. Que actualmente las facturas son electrónicas y que por lo tanto no hay reverso o anexo donde hacer acotaciones.
- b. Los datos que constan en ellas no necesariamente son verdaderas.
- c. No existen tipos de facturas especiales por giros, por lo que crearía una dificultad innecesaria para la fiscalización.
- d. La modificación en la factura tributaria acarrearía gasto público.

Servicio Nacional de Aduanas: Advierte que actualmente hay una mesa de trabajo entre el mismo Servicio de Aduanas, RC y SII, a fin de detectar con la mayor precisión posible el mercado de comercialización de vehículos robados. El proyecto no contiene normas de carácter aduanero expresamente, no obstante, es quien ve el control del ingreso de vehículos en la frontera.

Director Nacional (S) del Servicio de Registro Civil e Identificación: Menciona que si se obliga a consignar ciertos datos al momento de la inscripción debería estar aparejado esto con una sanción. Fuera de esto se muestra conforme con lo establecido en el proyecto de ley.

Carabineros de Chile: aprecio la iniciativa y sugirió una serie de indicaciones al proyecto de ley, entre ellas crear una nómina de registro especial que posea el registro nacional de vehículos donde pueda corroborar la información el servicio de aduanas, eliminación de patente provisoria e introducir nuevas especificaciones de seguridad a dicha patente.

Policía de investigaciones: coincide con la sugerencia de Carabineros, además agrega e ilustra de la forma de proceder en el blanqueado de vehículo robados y el uso y exportación de patentes falsas.

Asociación de aseguradores de Chile: comunica que el fin de los vehículos robados es la reinscripción fraudulenta, es por ello que ven con buenos ojos aquellos proyectos (como este) que tengan como fin dificultar la venta de vehículos robados o las partes que los componen. También se refiere que es necesario un reglamento del MTT. Para establecer grabado de patente en vidrios y también sugiere un registro de empresas que estén facultadas para comercializar vehículos.

Invitado para el miércoles 5 de octubre (Secretario General de la Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC), señor Diego Mendoza y el Presidente de COPSA, señor Leonardo Daneri.

Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC): Se muestra conforme con la iniciativa parlamentaria, y hace sus sugerencias de modificaciones al proyecto de ley.

COPSA: ve con buenos ojos el proyecto, además agrega sugerencias de indicaciones en especial respecto el grabado de la patente en distintos sectores de los vehículos y aumentar sanciones en coordinación contra normas como lo es tener vehículos polarizados.

II. PL que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros (Boletín Nº 15.140-15).

Fecha de Ingreso: 29 de junio de 2022

Autores: mensaje presidencial

Etapas: Segundo Trámite Constitucional – discusión en general.

Objeto del proyecto: Financiar el sistema público de transportes durante los años 2022-2024.

Antecedentes:

1. En Santiago, los recursos que financian Transantiago depende en su totalidad del ministerio de Transporte (esto incluye a la provincia de Santiago, Puente Alto y San Bernardo) en cambio en Regiones se diferencia entre el subsidio permanente, el cual sigue financiado por el MTT y el aporte especial y el subsidio transitorio, ambos manejados por los Gores.
2. Los gastos por parte del transporte público han aumentado a causa de la guerra de Ucrania, el aumento de la bencina y el fortalecimiento de dólar. Por otra parte, la demanda de transporte durante la pandemia bajo enormemente, sumado a problemas como la evasión, el carecimiento de otros insumos ha provocado la necesidad del aumento de financiación.
3. Desde el 2019 se ha producido un congelamiento tarifario del transporte regulado, lo que ha significado un costo excesivo para los transportistas en regiones y un gasto público mayor.
4. Los subsidios transitorios (aporte especial y aporte especial transitorio) vencen en diciembre de 2022

Propuesta legislativa:

1. Extender los subsidios transitorios durante 2023 y 2024,
2. Incrementar el subsidio permanente a fin de que sea el Ministerio de Transportes quien directamente pueda hacerse cargo de la inversión en materia de transportes, ya que aquello que viene del fondo espejo no se invierte en la cartera.
3. Establecer un piso de 20% obligatorio en el FAR para que los Gores gasten sus recursos públicos en transporte.
4. Extensión de figuras tales como “Administrador Previsional de Transporte” y estatuto de bienes sujetos a concesión, para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados del contrato con operadores en regiones.

5 Prohibir las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte que impacten negativamente en las remuneraciones de los trabajadores. También se establecería la suspensión del subsidio como consecuencia de no obedecer a la prohibición referida.

6. Permitir a los Gores el FAR en gastos operativos de transportes.

Situaciones problemáticas:

1. El espíritu de la Ley espejo fue que los recursos que se enviaran a regiones a través del FAR fueran utilizado en transporte, no obstante, dicho dinero fue utilizado en inversión distintas de la misma región. Además, la mayoría de los Gobiernos Regionales no han utilizado sus recursos eficientemente.

2. La poca inversión de los Gores en materia de transporte afecta en especial a las Regiones de Aysén y los Ríos, con zonas que solo pueden llegar a través de transporte marítimo o lacustre.

3. No hay una coordinación entre lo gastado en materia de transportes por los Gobiernos Regionales para con el Ministerio, lo que crea una inversión ineficaz, por lo que se sugiere una indicación para obligar a los Gores a informar sobre el detalle del gasto del FAR al gobierno central.

4. El ministerio ha dicho que, si bien no aumentara el costo del transporte en el siguiente año, existe una intención de proceder con un aumento gradual de la tarifa.

5. Algunos senadores quieren garantías a través de un artículo explícito que obligue al ministerio a presentar un proyecto largo que se haga cargo de las deficiencias en materia

Invitados para 11 de octubre de 2022

- i. Presidente de la Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo (UNITAXI). Señor Luis Dubó
 - Quiere modificaciones a la Ley Espejo (20.378), en específico en sus artículos N°2 y N° 4, atendido a que solo se menciona a los taxis colectivos, y no al taxi básico. De esta manera se quiere que se mencione a los taxis “y todas sus modalidades” a fines de poder acceder a los subsidios.
 - Lo anterior ya fue manifestado al ministerio a través de una reunión en el mes de septiembre.
- ii. Presidente del Directorio de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACoch), señor Héctor Sandoval.
 - Hable con el secretario ejecutivo
 - Lo que buscan principalmente es una equidad con Santiago y que se asegure que los fondos FAR vayan a transportes.
- iii. Presidentes de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (CONTTRAMEN), señor Eduardo Castillo.
 - Subsidio para desarrollo y modernización

- Políticas contra la evasión
 - Que los subsidios tengan el carácter de permanente y que el FAR sea usado para el transporte.
- iv.** Vocero Nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP), señor Luis Núñez
- Les interesa se mantenga indicación presentada en la cámara por los diputados Jordano y Barrera, en la cual se sanciona a los operadores de transporte mayor con la suspensión del subsidio en caso de disminuir el sueldo de los conductores a causa de este mismo subsidio (artículo octavo transitorio, punto 5)
 - Obligación de información del desglose del uso de los subsidios.

Fecha: 17 de octubre de 2022

Minuta de Comisión futuro

Tabla

1.- (Bol.N° 15076-11) Modifica la ley N° 20.120, sobre la investigación científica en el ser humano, su genoma y prohíbe la clonación humana, con el objeto de regular la edición del genoma humano y tipificar los delitos que indica.

Invitados:

- Del Departamento de Biología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Chile, los Profesores, Doctora Rosalba Lagos y Doctor Miguel Allende, y
- Del Centro de Bioética, Facultad de Medicina, Pontificia Universidad Católica de Chile, el Profesor, Doctor Luca Varela.

Ingreso: lunes 13 de junio de 2022

Autores: Senadores Francisco Chahuán, Juan Antonio Coloma, Luciano Cruz-Coke y Senadoras Luz Eliana Ebensperger y Ximena Rincón.

Estado de Tramitación: Primer trámite Constitucional – Discusión en General

Objetivos del proyecto: Actualizar la legislación contenida en la Ley N° 20.120, “sobre la investigación científica en el ser humano, su genoma, y prohíbe la clonación humana”, introduciendo las recomendaciones de la OMS sobre edición del genoma humano y tipificando una serie de conductas referentes a prácticas eugenésicas, edición no autorizada, apropiación, robo, hurto y tráfico de material e información genética.

Fundamento: Actualizar la Ley 20.120, en base a las recomendaciones que ha hecho la Organización Mundial de la Salud, en las siguientes directrices:

- 1) Regular ciertas situaciones como la recolección clandestina, robo, hurto o apropiación no autorizada de información genética, a fin de concebir estas penalidades de manera preventiva.
- 2) Establecer directrices en materia de investigación biomédica y edición del genoma humano.

Contenido:

- 1) Establece un catálogo de principios y valores que se deben observar en toda investigación biomédica: a) Respeto a las personas; b) No discriminación; c) Igualdad de valor moral; d) Equidad; e) Exclusividad; f) Bien común; g) Solidaridad; h) Precautorio, y i) Apertura, transparencia, honestidad y rendición de cuentas.
- 2) Tipifica y sanciona las siguientes conductas de prácticas eugenésicas, de edición no autorizada del genoma humano, hurto, robo, apropiación y tráfico de material e información genética.

Hechos relevantes en comisión

- 1) Se vio en la comisión por primera vez a finales de julio de este año, en ella se criticó la redacción del proyecto en cuanto a su indeterminación, formulación de principios, y falta de factibilidad científica.
- 2) Sus autores son en su mayoría del conglomerado Chile Vamos, con excepción de la Senadora Ximena Rincón.

Recomendaciones y críticas respecto al proyecto

- 1) Las recomendaciones que ha establecido la OMS van en dirección a establecer directrices en post del avance de la ciencia, análisis científico y recomendaciones en distintas áreas donde la alteración del genoma está

involucrado, tales como la investigación básica o preclínica in vitro y en animales in vitro, investigación de la edición genómica en células prenatales y células postnatales, edición genómica hereditaria entre otras.

2) En cambio, la perspectiva actual de este proyecto de ley tiene un carácter más bien proteccionista, ahonda en principios generales (como lo son el bien común y la solidaridad) sin referirse a la vinculación que estos puedan tener para con la ciencia, aun cuando estas cuestiones tienen un carácter eminentemente ético.

3) También pretende establecer nuevos tipos penales respecto al genoma, dando por hecho su punibilidad, sin establecer un considerando que nos ilustre suficientemente del porqué existe esta necesidad de sanción respecto a esas supuestas situaciones que conllevan una perspectiva social reprochable.

4) También existe una falta de discusión sobre temas relevantes, ¿Qué pasa con la alteración genética en animales? en especial en aquellos que son utilizados posteriormente como comida, ¿hay cuestiones éticas más allá del ser humano? ¿Estas no responde a un bien común?

5) En cuanto a la posibilidad de mejora del proyecto existen ámbitos que pueden abarcarse desde la normativa, los principios que se establezcan deben ser necesarios y vinculados al ámbito científico desde su redacción y desde el ámbito de la discusión de la Ley.

Hechos relevantes Internacionales

Existe la Declaración Universal sobre Genoma Humano y Los Derechos Humanos, la cual fue aprobada el 11 de noviembre de 1997 por la Conferencia General de las Naciones Unidas que establece:

a) Toda persona debe tener acceso a los progresos de la biología, la genética y la medicina en materia de genoma humano, respetándose su dignidad y derechos.

b) La libertad de investigación, que es necesaria para el progreso del saber, procede de la libertad de pensamiento.

Fecha: 18 de octubre de 2022

Minuta Comisión de Transportes 19 de octubre de 2022

1.- Votar en general el proyecto de ley que modifica la Ley de Tránsito, para prevenir la venta de vehículos motorizados robados y sancionar las conductas que indica.

Fecha de Ingreso: lunes 13 de julio de 2022

Autores: Los Senadores Castro, Coloma, Kusanovi, Van Rysselberghe y Walker.

Etapas: Primer trámite constitucional – discusión en general.

Objeto del proyecto: El presente proyecto de ley para prevenir la venta de vehículos robados y sancionar o aumentar la sanción de una serie de conductas que facilitan o propician la comisión de tales hechos delictuales.

Contenido:

1. Aumenta los requisitos de la factura electrónica para proceder a la primera inscripción del vehículo.
2. Dispone la obligatoriedad de registrar o gravar la placa patente única en los vidrios de los vehículos.
3. Sanciona a quien adquiera o solicite la inscripción de vehículo sabiendo o no menos que sabiendo que tiene su número de chasis adulterado, oculto o borrado.
4. Aumenta la pena de quien conduzca un vehículo con placa patente oculta, adulterada, falsa o que pertenezca a otro vehículo.
5. Sanciona como delito conducir sin placa patente en los casos que ésta sea obligatoria.

Fundamento del proyecto:

Es necesario un mayor disuasor ante los robos de automóvil, ante ello, la ley introduce sanciones referidas a los compradores y, asimismo, se castigan una serie de comportamientos que están asociados a dichos ilícitos o que facilitan su ocurrencia.

Invitados escuchados en la comisión:

1. Subsecretaria del delito

2. Servicio de Impuestos Internos
3. Servicio Nacional de Aduanas
4. Director Nacional (S) del Servicio de Registro Civil e Identificación Carabineros de Chile
5. Policía de investigaciones
6. Asociación de aseguradores de Chile
7. Asociación Nacional Automotriz de Chile A.G. (ANAC)
8. COPSA

II. PL que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros (Boletín Nº 15.140-15).

Fecha de Ingreso: 29 de junio de 2022

Autores: mensaje presidencial

Etapas: Segundo Trámite Constitucional – discusión en general.

Objeto del proyecto: Financiar el sistema público de transportes durante los años 2022-2024.

Alerta:

- **el proyecto tiene discusión inmediata por lo que procedería su votación en general como en particular.**
- **Una vez votado se requiere que pase a hacienda, no obstante para evitar una doble votación de sala, es plausible pedir en sala que el proyecto pase directamente a hacienda y así se vote ambos informes conjuntamente (hacienda y transportes).**

Antecedentes:

1. En Santiago, los recursos que financian Transantiago depende en su totalidad del ministerio de Transporte (esto incluye a la provincia de Santiago, Puente Alto y San Bernardo) en cambio en Regiones se diferencia entre el subsidio permanente, el cual sigue financiado por el MTT y el aporte especial y el subsidio transitorio, ambos manejados por los Gores.
2. Los gastos por parte del transporte público han aumentado a causa de la guerra de Ucrania, el aumento de la bencina y el fortalecimiento de dólar. Por otra parte, la demanda de transporte durante la pandemia bajo

enormemente, sumado a problemas como la evasión, el carecimiento de otros insumos ha provocado la necesidad del aumento de financiación.

3. Desde el 2019 se ha producido un congelamiento tarifario del transporte regulado, lo que ha significado un costo excesivo para los transportistas en regiones y un gasto público mayor.

4. Los subsidios transitorios (aporte especial y aporte especial transitorio) vencen en diciembre de 2022

Propuesta legislativa:

1. Extender los subsidios transitorios durante 2023 y 2024,
2. Incrementar el subsidio permanente a fin de que sea el Ministerio de Transportes quien directamente pueda hacerse cargo de la inversión en materia de transportes, ya que aquello que viene del fondo espejo no se invierte en la cartera.
3. Establecer un piso de 20% obligatorio en el FAR para que los Gores gasten sus recursos públicos en transporte.
4. Extensión de figuras tales como “Administrador Previsional de Transporte” y estatuto de bienes sujetos a concesión, para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados del contrato con operadores en regiones.
- 5 Prohibir las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte que impacten negativamente en las remuneraciones de los trabajadores. También se establecería la suspensión del subsidio como consecuencia de no obedecer a la prohibición referida.
6. Permitir a los Gores el FAR en gastos operativos de transportes.

Situaciones problemáticas:

1. El espíritu de la Ley espejo fue que los recursos que se enviaran a regiones a través del FAR fueran utilizado en transporte, no obstante, dicho dinero fue utilizado en inversión distintas de la misma región. Además, la mayoría de los Gobiernos Regionales no han utilizado sus recursos eficientemente.
2. La poca inversión de los Gores en materia de transporte afecta en especial a las Regiones de Aysén y los Ríos, con zonas que solo pueden llegar a través de transporte marítimo o lacustre.
3. No hay una coordinación entre lo gastado en materia de transportes por los Gobiernos Regionales para con el Ministerio, lo que crea una inversión ineficaz, por lo que se sugiere una indicación para obligar a los Gores a informar sobre el detalle del gasto del FAR al gobierno central.

4. El ministerio ha dicho que, si bien no aumentara el costo del transporte en el siguiente año, existe una intención de proceder con un aumento gradual de la tarifa.
5. Algunos senadores quieren garantías a través de un artículo explícito que obligue al ministerio a presentar un proyecto largo que se haga cargo de las deficiencias en materia

Invitados 11 de octubre de 2022

- i. **Presidente de la Asociación Gremial de Taxis de la Región de Coquimbo (UNITAXI). Señor Luis Dubó**
 - Quiere modificaciones a la Ley Espejo (20.378), en específico en sus artículos N°2 y N° 4, atendido a que solo se menciona a los taxis colectivos, y no al taxi básico. De esta manera se quiere que se mencione a los taxis “y todas sus modalidades” a fines de poder acceder a los subsidios.
 - Lo anterior ya fue manifestado al ministerio a través de una reunión en el mes de septiembre.
- ii. **Presidente del Directorio de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (CONATACOH), señor Héctor Sandoval.**
 - Hable con el secretario ejecutivo
 - Lo que buscan principalmente es una equidad con Santiago y que se asegure que los fondos FAR vayan a transportes.
- iii. **Presidentes de la Confederación de Taxis Colectivos y Transporte Menor de Chile (CONTRAMEN), señor Eduardo Castillo.**
 - Subsidio para desarrollo y modernización
 - Políticas contra la evasión
 - Que los subsidios tengan el carácter de permanente y que el FAR sea usado para el transporte.
- iv. **Vocero Nacional de la Coordinadora de Conductores del Transporte Público de Chile (CCTP), señor Luis Núñez**
 - Les interesa se mantenga indicación presentada en la cámara por los diputados Jordano y Barrera, en la cual se sanciona a los operadores de transporte mayor con la suspensión del subsidio en caso de disminuir el sueldo de los conductores a causa de este mismo subsidio (artículo octavo transitorio, punto 5)
 - Obligación de información del desglose del uso de los subsidios.

Invitados 19 de octubre de 2022

i. INVESTIGADORA DEL PROGRAMA ECONÓMICO INSTITUTO LIBERTAD Y DESARROLLO, SERORA FRANCISCA TOLED;

ii. EX JEFE DE GABINETE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SEÑOR JUAN CARLOS GONZÁLEZ;

iii. VOCERO DE LA AGRUPACIÓN DE TAXISTAS INDEPENDIENTES DE CHILE (ATICH), SEÑOR CARLOS BADILLA.

- Al igual que Unitaxi, desean ser contemplados en la ley de subsidio al transporte. Alegan que los constes asociados al rubro han aumentado demasiado, además compiten en desigualdad de condiciones frente a las aplicaciones.

Fecha: 24 de octubre de 2022

Minuta de Comisión futuro

Tabla

1.- Recibir a la señora **Marcela Sabat**, quien dará a conocer el proyecto "**Women Open Innovation Summit**",

Objetivo: es reunir en 2 jornadas a **las** principales exponentes de la academia, el mundo corporativo, las startup y emprendimientos, y al sector público, para exponer las diferentes experiencias y tendencias que promueven e incrementan la participación de las mujeres en la innovación, y poder compartir las oportunidades del desarrollo económico en estos escenarios.

2.- (Bol.N° 15076-11) **Modifica la ley N° 20.120, sobre la investigación científica en el ser humano, su genoma y prohíbe la clonación humana, con el objeto de regular la edición del genoma humano y tipificar los delitos que indica.**

Invitados:

- De la Universidad Austral de Chile, Vicerrectoría de Investigación, Desarrollo, y Creación Artística, Unidad de Innovación en Biotecnología, la Directora Ejecutiva, Dra. Andrea Silva.
- De la Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Medicina, la Subdirectora del Centro de Bioética, Dra. en Filosofía, señora M. Alejandra Carrasco

Invitados anteriores (lunes 17 de octubre):

- Del Departamento de Biología de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Chile, los Profesores, Doctora Rosalba Lagos y Doctor Miguel Allende.

Ambos hicieron observaciones detalladas al proyecto en cuanto a que dimensiones y procesos se sugiere modificar la normativa.

- Del Centro de Bioética, Facultad de Medicina, Pontificia Universidad Católica de Chile, el Profesor, Doctor Luca Varela.

Hizo recomendaciones respecto a que dimensiones éticas aborda el proyecto de Ley.

Ingreso: lunes 13 de junio de 2022

Autores: Senadores Francisco Chahuán, Juan Antonio Coloma, Luciano Cruz-Coke y Senadoras Luz Eliana Ebensperger y Ximena Rincón.

Estado de Tramitación: Primer trámite Constitucional – Discusión en General

Objetivos del proyecto: Actualizar la legislación contenida en la Ley N° 20.120, "sobre la investigación científica en el ser humano, su genoma, y prohíbe la clonación humana", introduciendo las recomendaciones de la OMS sobre edición del genoma humano y tipificando una serie de conductas referentes a prácticas eugenésicas, edición no autorizada, apropiación, robo, hurto y tráfico de material e información genética.

Fundamento: Actualizar la Ley 20.120, en base a las recomendaciones que ha hecho la Organización Mundial de la Salud, en las siguientes directrices:

- 1) Regular ciertas situaciones como la recolección clandestina, robo, hurto o apropiación no autorizada de información genética, a fin de concebir estas penalidades de manera preventiva.

2) Establecer directrices en materia de investigación biomédica y edición del genoma humano.

Contenido:

1) Establece un catálogo de principios y valores que se deben observar en toda investigación biomédica: a) Respeto a las personas; b) No discriminación; c) Igualdad de valor moral; d) Equidad; e) Exclusividad; f) Bien común; g) Solidaridad; h) Precautorio, y i) Apertura, transparencia, honestidad y rendición de cuentas.

2) Tipifica y sanciona las siguientes conductas de prácticas eugenésicas, de edición no autorizada del genoma humano, hurto, robo, apropiación y tráfico de material e información genética.

Hechos relevantes en comisión

1) Se vio en la comisión por primera vez a finales de julio de este año, en ella se criticó la redacción del proyecto en cuanto a su indeterminación, formulación de principios, y falta de factibilidad científica.

2) Sus autores son en su mayoría del conglomerado Chile Vamos, con excepción de la Senadora Ximena Rincón.

Recomendaciones y críticas respecto al proyecto

1) Las recomendaciones que ha establecido la OMS van en dirección a establecer directrices en post del avance de la ciencia, análisis científico y recomendaciones en distintas áreas donde la alteración del genoma está involucrado, tales como la investigación básica o preclínica in vitro y en animales in vitro, investigación de la edición genómica en células prenatales y células postnatales, edición genómica hereditaria entre otras.

2) En cambio, la perspectiva actual de este proyecto de ley tiene un carácter más bien proteccionista, ahonda en principios generales (como lo son el bien común y la solidaridad) sin referirse a la vinculación que estos puedan tener para con la ciencia, aun cuando estas cuestiones tienen un carácter eminentemente ético.

3) También pretende establecer nuevos tipos penales respecto al genoma, dando por hecho su punibilidad, sin establecer un considerando que nos ilustre suficientemente del porqué existe esta necesidad de sanción respecto a esas supuestas situaciones que conllevan una perspectiva social reprochable.

4) También existe una falta de discusión sobre temas relevantes, ¿Qué pasa con la alteración genética en animales? en especial en aquellos que son utilizados posteriormente como comida, ¿hay cuestiones éticas más allá del ser humano? ¿Estas no responde a un bien común?

5) En cuanto a la posibilidad de mejora del proyecto existen ámbitos que pueden abarcarse desde la normativa, los principios que se establezcan deben ser necesarios y vinculados al ámbito científico desde su redacción y desde el ámbito de la discusión de la Ley.

Hechos relevantes Internacionales

Existe la Declaración Universal sobre Genoma Humano y Los Derechos Humanos, la cual fue aprobada el 11 de noviembre de 1997 por la Conferencia General de las Naciones Unidas que establece:

a) Toda persona debe tener acceso a los progresos de la biología, la genética y la medicina en materia de genoma humano, respetándose su dignidad y derechos.

b) La libertad de investigación, que es necesaria para el progreso del saber, procede de la libertad de pensamiento.

Fecha: 24 de octubre de 2022.

Minuta de Comisión de Salud 25 de octubre

1.- (Bol.N° 14257-11) Reabrir debate y considerar indicación del proyecto de ley que da por cumplidas las metas sanitarias y de atención de usuarios por parte de los funcionarios de la salud que indica, para efectos del pago de las asignaciones y bonificaciones que corresponda, con ocasión del estado de excepción de catástrofe por la pandemia de Covid-19.

A. Objeto del Proyecto: Dar por cumplidas las metas sanitarias de los funcionarios de salud al 100% a fin de ser pagadas todas las bonificaciones que de esto resultare.

B. Este proyecto fue declarado inadmisibile en el senado durante el mes de agosto de 2021 siendo una materia de iniciativa exclusiva del Presidente, así mismo posteriormente la comisión mixta rechazó la idea de legislar. No obstante debido a lo popular de la iniciativa se arregló dicho cumplimiento de metas vía administrativa.

C. Respecto al 2022 el nuevo ejecutivo está llano a apoyar la Ley, atendido a que comprende que ante la situación de pandemia se hace poco posible cumplir las metas sanitarias en la práctica.

D. se votó en general y particular el martes 18 de octubre, pero hubo un error en una indicación que presento la secretaria (a petición de los senadores), por lo que debe reabrirse el debate para votar esta indicación corregida antes de ser despachada a hacienda.

2.- (Bol.N° 15344-11) Iniciar discusión en particular del proyecto de ley que modifica el D.F.L N° 1, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 2.763, de 1979 y de las leyes N° 18.933 y N° 18.469, con el objeto de modificar el nombre del Servicio de Salud de Valdivia.

A. Es un proyecto corto firmado por los miembros de la comisión de salud, cuyo objeto es una mera formalidad, es decir, como su nombre lo indica, busca modificar el nombre del servicio de salud de Valdivia a Servicio de Salud de los Ríos, a fin de abarcar la integridad de toda la región (atendido a que aquellos de la provincia de Rameo no se sentían incluidos con el nombre actual ya que Valdivia es otra provincia de la región).

B. Fue aprobado en general en sala el 19 de octubre.

3.- (Bol.N° 14943-11) Debate en particular del proyecto de ley que establece un derecho a descanso reparatorio para trabajadores de la salud del sector privado, como reconocimiento a su labor durante la pandemia de Covid-19, en las condiciones y con los efectos que señala.

A. Como su nombre lo indica, el sentido de esta norma es dar un descanso reparatorio a los trabajadores de la salud privados que no tuvieron descanso durante la época de pandemia.

B. Se votó en general en sala el miércoles 19 de octubre.

4. Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 20.585, sobre Otorgamiento y Uso de Licencias Médicas, con el objeto de fortalecer las facultades de los organismos reguladores y fiscalizadores y aumentar las multas y períodos de suspensión de los emisores de licencias médicas, en los presupuestos que establece la ley (Boletín N° 14.845-11).

A. este proyecto es una iniciativa del ejecutivo anterior y en cuanto a su estado está en su primer trámite constitucional.

B. El objetivo de esta norma es fortalecer la facultad fiscalizadora del Compin, instituciones previsionales y de la Superintendencia de Seguridad Social. También se quiere aumentar las multas y consecuencias por otorgamiento de licencias injustificadas.

5.- (Bol.Nº 8105-11) Proyecto de ley que modifica el Sistema Privado de Salud, incorporando un plan garantizado.

A. Objeto del Proyecto: establecer un Plan de Salud Universal (PSU), único e igual para todos los afiliados, terminando así con la multiplicación excesiva de planes de salud actualmente vigentes, permitiendo de esa forma una mejor comprensión y comparación de las ofertas por parte de los usuarios del sistema.

B. Atendido a que mucho de lo que pretendía el proyecto de Ley ha sido solucionado por vía administrativa, se está analizando que es lo que se rescata de este, se ha pedido continuamente una propuesta que venga del gobierno.

Fecha: 25 de octubre de 2022

Minuta comisión 26 de octubre de 2022

I. PL que establece un nuevo marco de financiamiento e introduce mejoras al transporte público de pasajeros (Boletín Nº 15.140-15).

Fecha de Ingreso: 29 de junio de 2022

Autores: mensaje presidencial

Etapas: Segundo Trámite Constitucional – discusión en general.

Objeto del proyecto: Financiar el sistema público de transportes durante los años 2022-2024.

Invitado:

- Presidente de la Asociación de Gobernadores Regionales de Chile (Agorechi), Gobernador de Los Lagos, señor Patricio Vallespín López.

Antecedentes:

1. En Santiago, los recursos que financian Transantiago depende en su totalidad del ministerio de Transporte (esto incluye a la provincia de Santiago, Puente Alto y San Bernardo) en cambio en Regiones se diferencia entre el subsidio permanente, el cual sigue financiado por el MTT y el aporte especial y el subsidio transitorio, ambos manejados por los Gores.

2. Los gastos por parte del transporte público han aumentado a causa de la guerra de Ucrania, el aumento de la bencina y el fortalecimiento de dólar. Por otra parte, la demanda de transporte durante la pandemia bajo enormemente, sumado a problemas como la evasión, los encarecimientos de otros insumos han provocado la necesidad del aumento de financiación.

3. Desde el 2019 se ha producido un congelamiento tarifario del transporte regulado, lo que ha significado un costo excesivo para los transportistas en regiones y un gasto público mayor.

4. Los subsidios transitorios (aporte especial y aporte especial transitorio) vencen en diciembre de 2022

Propuesta legislativa:

1. Extender los subsidios transitorios durante 2023 y 2024,
2. Incrementar el subsidio permanente a fin de que sea el Ministerio de Transportes quien directamente pueda hacerse cargo de la inversión en materia de transportes, ya que aquello que viene del fondo espejo no se invierte en la cartera.
3. Establecer un piso de 20% obligatorio en el FAR para que los Gores gasten sus recursos públicos en transporte.
4. Extensión de figuras tales como “Administrador Previsional de Transporte” y estatuto de bienes sujetos a concesión, para asegurar la continuidad del servicio en caso de términos anticipados del contrato con operadores en regiones.
- 5 Prohibir las disminuciones tarifarias generadas por la aplicación de subsidios en el transporte que impacten negativamente en las remuneraciones de los trabajadores. También se establecería la suspensión del subsidio como consecuencia de no obedecer a la prohibición referida.
6. Permitir a los Gores el FAR en gastos operativos de transportes.

Situaciones problemáticas:

1. El espíritu de la Ley espejo fue que los recursos que se enviaran a regiones a través del FAR fueran utilizado en transporte, no obstante, dicho dinero fue utilizado en inversión distintas de la misma región. Además, la mayoría de los Gobiernos Regionales no han utilizado sus recursos eficientemente.
2. La poca inversión de los Gores en materia de transporte afecta en especial a las Regiones de Aysén y los Ríos, con zonas que solo pueden llegar a través de transporte marítimo o lacustre.
3. No hay una coordinación entre lo gastado en materia de transportes por los Gobiernos Regionales para con el Ministerio, lo que crea una inversión ineficaz, por lo que se sugiere una indicación para obligar a los Gores a informar sobre el detalle del gasto del FAR al gobierno central.

4. El ministerio ha dicho que, si bien no aumentara el costo del transporte en el siguiente año, existe una intención de proceder con un aumento gradual de la tarifa.

5. Algunos senadores quieren garantías a través de un artículo explícito que obligue al ministerio a presentar un proyecto largo que se haga cargo de las deficiencias en materia de transporte en un plazo acotado.

II. PL modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para suprimir la excepción a la exigencia de patente única para la circulación de vehículos nuevos adquiridos en Chile.

Fecha de ingreso: 25 de mayo de 2022.

Autores: diputados Alinco, Castro, Cordero, Fries, Ilabaca, Morales. Olivera. Ossandón y Undurraga.

Etapas: segundo trámite constitucional, con urgencia suma.

Objeto: eliminar la excepción que permite a los vehículos nuevos transitar sin patente durante los primeros 5 días.

Contenido:

1. En la práctica es muy difícil fiscalizar el porqué un automóvil ande sin patente, es en este contexto, que se elimina la excepción que les permitía circular a los automóviles sin dicha patente durante los primeros 5 días (N°5, artículo 200 de la Ley de Tránsito).

2. Solo se permitirá circular sin patente a vehículos nuevos con peso bruto vehicular igual o superior a 3.860 kilogramos, con el único fin de llegar hacia las dependencias.

3. Se aumentan las multas para los vehículos que circulen sin patente.

Consideraciones:

1. El **PL Cati** también esta eliminación de excepción de circular sin patente durante los 5 primeros días.

2. El **PL N° 15.077 para prevenir la venta de vehículos robados**, que fue aprobado en general en esta comisión el miércoles 19 de octubre, también ve aumentos de sanciones por circular sin patente.

Minuta: 17 de octubre de 2022

Minuta de sala

Sugerencia: Aprobar

(B. 14.847-06) Establece una Ley Marco sobre Ciberseguridad e Infraestructura Crítica de la Información.

Ingreso: 15 de marzo de 2022.

Autores: Mensaje presidencial.

Etapas: primer trámite constitucional – votación en general

Objeto: establecer la institucionalidad necesaria para robustecer la ciberseguridad, ampliar y fortalecer el trabajo preventivo, la formación de una cultura pública en materia de seguridad digital, enfrentar las contingencias en el sector público y privado, y resguardar la seguridad de las personas en el ciberespacio.

Contenido:

Ámbito de aplicación del proyecto de ley son los órganos de la Administración del Estado; los órganos del Estado y las instituciones privadas que posean Infraestructura Crítica de la Información

Contiene objetivos generales y principios que enmarcaran la ciberseguridad, se establecen aquellos factores que determinaran una estructura digital como crítica, en donde se considerarán elementos como tales como el impacto de una posible interrupción o mal funcionamiento de los componentes de la infraestructura de la información; la capacidad del sistema informático, red o sistema de información o infraestructura afectada, para ser sustituido o reparado en un corto tiempo; la pérdidas financieras potenciales por fallas o ausencia del servicio a nivel nacional o regional asociada al producto interno bruto (PIB); y afectación relevante del funcionamiento del Estado y sus órganos.

Se regula y establece una Agencia Nacional de Ciberseguridad como un servicio público funcionalmente descentralizado, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, de carácter técnico y especializado, cuyo objeto es asesorar al Presidente de la República en materias propias de ciberseguridad.

Se crea y regula el Equipo Nacional de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática, denominado “CSIRT Nacional”, el cual tendrá entre sus funciones: responder ante incidentes de ciberseguridad o ciberataque que vulneren o pongan en riesgo las instalaciones, redes, sistemas, plataformas, servicios y equipos físicos y de tecnología de la información relativos a instituciones privadas no sometidas a la supervigilancia de un regulador o fiscalizador sectorial y que posean infraestructura de la información calificada como crítica.

Discurso:

Solo en el primer trimestre del año 2021 en Chile se ocasionaron más de 410 millones de intentos de ciberataques según la empresa de ciberseguridad estadounidense Fortinet¹, de la misma manera, 9 de cada 10 empresas no están preparadas para enfrentar esta situación².

Al respecto, los órganos de nuestro estado no son la excepción, el Poder Judicial, el Estado Mayor Conjunto (EMCO), Sernac y la Comisión Nacional de Acreditación (CNA) han sido algunos de los afectados en el último tiempo.

Estos casos van desde la retención de datos, a cambio de cobros, hasta filtraciones de correos y otras informaciones. Algunas de estas vulneraciones, han dejado en claro la poca preparación de estos organismos para enfrentar situaciones de calibre informático.

Así fue el caso de Poder Judicial, ya que tras ser víctima de un malware se conoció que gran parte de sus equipos operan con sistemas casi obsoletos y poco actualizados, como Windows 7, por ejemplo³.

Además ante tales hechos, es filtrada información que es relevante para la propia seguridad del país y sobre todo, son robados datos personales lo que afecta directamente sus derechos fundamentales de los ciudadanos.

Con esta ley en cambio, intentamos dar un paso hacia la ciberseguridad, estableciendo principios y obligaciones para los órganos del estado en cuantas prácticas de seguridad digital.

También se determina cuáles son los elementos que establecen cuales son las estructuras críticas digitales en base a elementos como el impacto de una posible interrupción o mal funcionamiento de los componentes de la infraestructura de la información; la capacidad del sistema informático.

Se pretende crear una Agencia Nacional de Ciberseguridad cuyo objeto es asesorar al Presidente de la República en estas materias.

Además se crea y regula el Equipo Nacional de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática el cual actuara ante ciberataques que vulneren o pongan en riesgo las instalaciones digitales de los órganos de nuestro estado.

Por los argumentos anteriores y valorando los avances que propone esta norma en materia de ciberseguridad, votaré a favor de esta normativa.

¹ Equipo de Respuesta y Seguridad ante incidentes de seguridad informática, empresa de ciberseguridad estadounidense Fortinet, visto a la fecha de 17 de octubre de 2022.

² El mostrador, materia digital, <https://www.elmostrador.cl/agenda-pais/2022/09/27/empresas-sufren-en-promedio-mas-de-4-mil-ciberataques-al-mes-cada-una-en-chile/>, visto a la fecha de 17 de octubre de 2022.

³ <https://www.biobiochile.cl/noticias/ciencia-y-tecnologia/pc-e-internet/2022/09/30/ciberataques-a-entidades-gubernamentales-por-que-ocurren-y-que-se-puede-hacer-para-evitarlos.shtml>, visto a la fecha de 17 de octubre de 2022.

Fecha: 18 de octubre de 2022

Minuta de sala

(B.14.731-08) Promueve el almacenamiento de energía eléctrica y la electromovilidad.

Ingreso: 2 de diciembre de 2021.

Autores: mensaje presidencial.

Etapas: Segundo trámite constitucional.

Objeto:

- a. Habilitar una mayor participación de energías renovables en la matriz eléctrica mediante la promoción de las tecnologías de almacenamiento.
- b. Habilitar la conexión eficiente de sistemas de generación-consumo, que tienen capacidad de generación propia, con energías renovables, que se conectan al sistema eléctrico a través de un único punto de conexión y que puede retirar energía del sistema eléctrico a través de un suministrador o inyectar energía al mismo.
- c. Conducir a Chile hacia los niveles de venta de vehículos eléctricos existentes a nivel internacional, equiparando el valor de sus permisos de circulación al de los autos a combustión interna equivalentes; y la habilitación para participar del mercado eléctrico como sistemas de almacenamiento.

Contenido:

- 1. Promoción del almacenamiento, a través de participación de los sistemas de almacenamiento puros en el mercado eléctrico, ya que las energías renovables no suelen tener un flujo constante ya que dependen de las condiciones climáticas.
- 2. Habilitar la conexión de infraestructura que combinan generación y consumo, de manera de conectar al sistema los excedentes de energía que provengan de fuentes de energía renovables independientes.
- 3. Fomento de la electromovilidad.
 - i. Rebaja transitoria en el permiso de circulación de vehículos eléctricos.
 - ii. Permitir nuevos modelos de negocios para la electromovilidad.

Discurso:

El cambio climático exige una transformación acelerada de la matriz energética, ya que el sector de energía es el responsable del 77% de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero a nivel nacional¹.

Es por ello que las políticas han avanzado en una estrategia para fortalecer la producción de energías renovables y entre otros elementos, como lo son el hidrógeno verde, la electromovilidad y en eficiencia energética.

En esta línea, 13 de febrero de 2021, se publicó la ley N° 21.305 de eficiencia energética cuyo objeto es promover el uso racional y eficiente de los recursos energéticos, por cuanto la eficiencia energética es la forma más segura, económica y sustentable de cubrir nuestras necesidades en esta materia.

Los procesos productivos del país dependen a su vez de la energía que proviene desde los sistemas eléctricos, por eso una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero emanados de la generación eléctrica, permite limpiar una gran parte de la economía.

¹ Ministerio de energía,
https://energia.gob.cl/sites/default/files/documentos/actualizacion_anteproyecto_pen_2021_lr.pdf, visto a la fecha de 18 de octubre de 2022.

Cabe mencionar que la demanda eléctrica de los últimos treinta años, como consecuencia del crecimiento económico del país, ha sido abastecida principalmente por fuentes fósiles.

No obstante, a mediados de la última década, comenzó la irrupción de las Energías Renovables No Convencionales, que han abierto un nuevo capítulo en la historia energética de Chile.

La energía solar fotovoltaica y eólica, se han tornado más competitivas que las tecnologías de generación convencionales, como las plantas a carbón, gas natural e hidroeléctricas.

Solo para dar un punto Las Energías Renovables No Convencionales (Solar y eólica) acumulada durante marzo de este año corresponden al 35,5% de la matriz eléctrica, lo que es un aumento de 46,6% con respecto a la misma fecha de año anterior.²

Por lo anterior, a través de esta Ley se pretende dar promoción del almacenamiento de energía, ya que las energías renovables no suelen tener un flujo constante, puesto que dependen de las condiciones climáticas, y por lo tanto esto es un paso esencial para un Chile menos contaminante.

Además, en la misma línea de avanzar hacia la carbono-neutralidad, este proyecto fomenta la electromovilidad, pues plantea una rebaja de los permisos de circulación para los vehículos eléctricos como un incentivo para la utilización de estos medios de transportes.

Por estos motivos aprobare esta iniciativa parlamentaria

² Reporte minero, <https://www.reporteminero.cl/noticia/energias-limpias/2022/03/energias-renovables-representan-matriz-electica-2022#:~:text=La%20Asociaci%C3%B3n%20Chilena%20de%20Energ%C3%ADas,5%25%20de%20la%20matriz%20el%C3%A9ctrica>, visto a la fecha de 18 de octubre de 2022.

Fecha: 25 de octubre de 2022

Minuta de sala PL Fortalece el Servicio Agrícola y Ganadero

Ingreso: 10 de marzo de 2018.

Autores: Mensaje presidencial (Bachelet)

Estado: segundo trámite constitucional

1. La **Asociación Nacional de Funcionarias y Funcionarios del Servicio Agrícola y Ganadero (AFSAG)**, ha expuesto la compleja situación que enfrentan las y los funcionarios del SAG, evidenciando problemáticas como bajos sueldos, falta de recursos para salidas a terreno y horas extras impagas, uso de bienes personales para realizar las actividades encomendadas, baja dotación y sobrecarga laboral por multifuncionalidad con perfiles de cargo obsoletos, falta de vestimenta institucional e insumos para desarrollar las labores, entre otros problemas de la institución.
2. Al mismo tiempo los desafíos que debe atender el servicio agrícola ganadero en la Región de Aysén han aumentado exponencialmente, como lo es el aumento de solicitudes de **subdivisiones de predios rústicos**:
 - con 469 solicitudes en 2020,
 - 1.638 solicitudes en 2021.
 - y 1.626 a septiembre de 2022.
3. También el SAG de nuestra Región es una de las unidades a nivel Nacional que ejecuta más actividades de vigilancia Agrícola y Forestal (preventivo), tales como prospecciones, revisión de trampas en casi todas las localidades, evitar las plagas que afectan diferentes cultivos
4. Atendida a lo fundamental de esta institución es que es necesaria dotarla con más recursos y funcionarios de planta que permitan trabajar eficientemente atendiendo la demanda de la ciudadanía.
5. Es en esa línea que avanza este proyecto de ley, pues se pretende avanzar en 159 puestos más de trabajo, y se pasa de 1241 funcionarios a 1400, además se ingresan recursos para poder pagar el cupo de los nuevos funcionarios.

6. Aun cuando es PL es un avance, los recursos para el SAG siguen siendo insuficientes, es por ello que esperamos algo mejor en términos de presupuesto.
7. Necesitamos un Servicio agrícola ganadero más robusto y con mayor capacidad de atención.

“TALLER SOBRE EXPERIENCIAS INNOVADORAS PARA LA CONECTIVIDAD EFECTIVA”

Minuta con puntos de conversación, relato y cifras sobre la realidad de las telecomunicaciones en Chile.

Fuentes:

1. Serie estadística SUBTEL primer semestre 2022.
2. Ookla Speedtest Global Index 2022
3. Data World Bank
4. Documento de trabajo Estrategia de Transformación Digital 2035

Ideas fuerza:

1. Chile cuenta con gran penetración de tecnologías de conectividad -fija o móvil-.
2. Los resultados de estas cifras (62% de los hogares con servicio fijo y 113,9 accesos por cada 100 habitantes en servicios móviles¹) se encuentran concentradas principalmente en Santiago.
3. Uno de los retos principales para la política pública chilena es poder ampliar los servicios de conectividad de alta calidad a zonas rurales, zonas extremas y localidades de bajo interés comercial.
4. Para lo anterior se ha promovido una política de contraprestaciones (conectando de forma obligatoria una serie de localidades que no contaban con servicio).
5. El marco institucional para este tipo de desafíos viene dado por algunos pilares básicos que se han desarrollado por la vía de reformas legislativas y procesos administrativos. (Portabilidad numérica, neutralidad de la red, Roaming Automático Nacional, entre otros).
6. La estabilidad de las concesiones otorgadas a los operadores permite un desarrollo constante de nuevas inversiones en el sector.
7. Los altos niveles de competencia han permitido una constante baja de precios y aumentos en la calidad de los servicios. Si bien esto se puede seguir perfeccionando, es un punto de diferenciación respecto de otras economías que cuentan con menor intensidad competitiva en este mercado.

¹ Subsecretaría de Telecomunicaciones. Informe estadístico junio 2022. Disponible en <https://www.subtel.gob.cl/estudios-y-estadisticas/informes-sectoriales-anuales/>

8. El subsidio a las redes de transporte, como FON y FOA, constituyen un esfuerzo del Estado para dotar de redes troncales a todo el territorio nacional. Estos programas se encuentran en ejecución y primeros años de implementación.
9. Existen grandes desafíos en el desarrollo equitativo de los servicios de telecomunicaciones en zonas rurales, aisladas, extremas y urbanas densamente pobladas cuya situación socioeconómica impide acceder a los servicios de telecomunicaciones.

Experiencia chilena:

1. **Estado del arte.** Chile es uno de los países de LATAM que cuenta con buenos indicadores en relación a la conectividad de su población². Estas cifras se ven reflejadas en la realidad de las zonas urbanas del país principalmente donde la penetración de las tecnologías de conectividad -fija o móvil- es muy importante: 62% de los hogares cuentan con un acceso fijo, mientras que respecto del acceso móvil, el país cuenta con 113,9 accesos por cada 100 habitantes³, es decir, existen más dispositivos móviles que personas en el país.

Dicho lo anterior, las grandes cifras esconden la dificultad del país para proveer de conectividad en otras realidades: El grueso de las conexiones residenciales fijas se encuentran en Santiago (más del 50%), por lo que la distribución de este tipo de servicio es menos relevante en otras regiones del país, zonas rurales y en zonas extremas.

Sin embargo, la omnipresencia de servicios móviles de alta velocidad (3g, 4g y ahora 5g), ha permitido entregar acceso a Internet a la gran mayoría de la población nacional, siendo la presencia de tecnologías de alta calidad en zonas extremas y remotas el mayor reto para cerrar la brecha de conectividad.

A esta brecha natural (brecha de acceso) dada por la dificultad de conectar dichas zonas, se debe sumar la brecha de acceso en zonas urbanas densamente pobladas producida por condiciones socioeconómicas complejas (llamada también Brecha de pago), donde las familias priorizan otro tipo de gastos antes de contar con servicios de telecomunicaciones de alta calidad; y la falta de servicios de alta calidad en zonas rurales donde la inversión requerida para contar

² Speedtest Global Index, Chile #2 del ranking agosto 2022 de velocidades de descarga en redes de banda ancha fija. Disponible en <https://www.speedtest.net/global-index>; World Bank data https://data.worldbank.org/indicator/IT.CEL.SETS.P2?locations=ZJ&most_recent_value_desc=true

³ Subsecretaría de Telecomunicaciones. Informe estadístico junio 2022. Disponible en <https://www.subtel.gob.cl/estudios-y-estadisticas/informes-sectoriales-anuales/>

con redes de transporte de costo razonable generan una ausencia de proveedores de última milla para atender las necesidades de la población.

2. **Política de contraprestaciones.** Con la realidad del territorio nacional, el Estado ha promovido una política pública orientada a dar conectividad a zonas que difícilmente contarán con servicios comerciales de alta calidad. La política de contraprestaciones obliga a los operadores de telecomunicaciones a conectar localidades con características específicas de aislamiento, ruralidad, entre otras, como condición para la adjudicación de bloques de espectro radioeléctrico para la prestación de servicios móviles.

Dicha mecánica, finalmente, obliga a los operadores a tomar localidades comercialmente poco relevantes a cambio de poder proveer servicio en zonas de alto atractivo económico para el negocio. En la década anterior, este modelo permitió otorgar servicio a miles de localidades que no contaban con ningún tipo de acceso a servicios de telecomunicaciones, dando un primer salto para el cierre de la brecha en el país.

En la actualidad, como parte del concurso para el otorgamiento de frecuencias destinadas a la prestación de servicios 5G, el Estado ha exigido a los adjudicatarios el otorgamiento de contraprestaciones en una serie de localidades carentes de conectividad, impulsando un nuevo avance y profundización de este modelo para el mejoramiento del acceso. Además ha incluido puntos de interés público, como universidades, reparticiones públicas, aeropuertos, etc. Si bien el Estado recauda por el otorgamiento de licencias para el uso de espectro radioeléctrico, la política de contraprestaciones ha permitido focalizar inversión en lugares que, de otra forma, costaría mucho más conectar por la vía de los subsidios estatales, optimizando el uso de los recursos públicos y privados para el objetivo final del Estado en esta materia: conectar a más personas.

3. **Reglas claras, fortaleza concesional, promoción de la inversión.** El modelo de telecomunicaciones chileno se basa en el otorgamiento de permisos y concesiones para el uso de bienes escasos, por medio de un sistema de *beauty contest*, es decir, quien cumpla con un proyecto técnico y una oferta del nivel requerido en las bases del concurso público, podrá acceder a frecuencias de espectro radioeléctrico para su uso exclusivo y excluyente. Este sistema, que no es muy frecuente de encontrar en otros países dado el predominio del modelo de subasta pública, permite en cierta medida que el privado retenga parte del capital necesario para el funcionamiento del negocio, a cambio de una licencia de uso y goce sobre las frecuencias otorgadas. Si bien no se hacen dueños de dichas frecuencias, que pertenecen a la nación toda y son administradas por SUBTEL, si

cuentan con un título habilitante de gran envergadura, lo que constituye una certeza para el inversionista.

Tanto el marco regulatorio como el ejercicio administrativo se han caracterizado, en general, por el cuidado de este modelo concesional, que si bien puede ser mejorado, ha dado estabilidad al mercado nacional.

De la misma manera, regulaciones específicas que se han desarrollado en la última década han permitido mantener un marco de reglas claras para la prestación de los servicios, en especial la portabilidad numérica que ha intensificado la competencia entre operadores, y la ley de neutralidad de la red, que ha permitido mantener una frontera para las actividades en las que el operador puede influir sobre el tráfico de contenidos en la red pública; entre otras.

Recientemente implementada, la ley de Roaming Automático Nacional ha obligado a los operadores a compartir de forma remunerada la infraestructura en zonas aisladas, lo que ha llevado a permitir la presencia de varios operadores en pequeñas localidades, beneficiando a los residentes con la posibilidad de acceder a distintos tipos de servicios que antes no podían ser prestados por la falta de infraestructura habilitante.

4. **Competencia de alta intensidad.** En relación con la competencia, esta es probablemente la fórmula más eficaz para contar con servicios de alta calidad a un precio accesible.

El mercado nacional de internet móvil se encuentra distribuido principalmente en cuatro grandes operadores, cuyas participaciones de mercado son las siguientes: Entel 35,2% - WOM 24,8% - Movistar 20,8% - Claro Chile 17,6%. Adicionalmente: VTR Móvil 1,1% - Virgin 0,4% - Otros 0,1%⁴.

La intensidad de la competencia de los operadores se ve reflejada en las cifras de portabilidad numérica, que desde el inicio del sistema, se han realizado casi 29 millones de portaciones, con un crecimiento permanente que al mes de abril de 2022 tuvo un aumento de 19% por sobre el mismo mes del año anterior.

La entrada de WOM como cuarto operador móvil impulsó una baja importante en el precio de los servicios de telecomunicaciones, llegando Chile el 2019 a contar con el precio más bajo por Gigabyte en toda latinoamérica.

En cuanto al mercado de Internet fija, este se distribuye principalmente en 6 operadores: Movistar 29,8% - VTR 27,0% - Mundo 15,2% - Claro Chile 9,8% -

⁴ Subsecretaría de Telecomunicaciones. Informe estadístico junio 2022. Disponible en <https://www.subtel.gob.cl/estudios-y-estadisticas/informes-sectoriales-anuales/>

Grupo GTD 7,6% - Entel 6,8% - Otros 3,9%. El 50% de las conexiones residenciales se encuentran en Santiago, por lo que el desarrollo de esta tecnología se encuentra aún *al debe* en otras regiones del país, especialmente en zonas rurales y zonas extremas.

5. **Subsidio de redes de transporte y apoyo a tecnologías innovadoras.** Una de las particularidades de la geografía nacional es su longitud y estrechez, lo que favorece el uso de troncales de infraestructura para proveer servicios en todo el territorio. Sin embargo, la falta de densidad poblacional en algunas regiones, así como los costos involucrados en las obras necesarias para tender esta infraestructura, han llevado a que el Estado tome un rol más activo en la promoción de redes de transporte de datos, en la ausencia de la empresa privada o ante la imposibilidad de acceso a redes privadas con tarifas atractivas para otros operadores.

Es así cómo se desarrollaron los programas de Fibra Óptica Austral y Fibra Óptica Nacional, que en su conjunto, pretenden vertebrar a gran parte del territorio nacional con redes de transporte basadas en fibra óptica, y cuya principal característica es contar con obligaciones de proveer servicio a quien lo solicite con bandas tarifarias incorporadas en los contratos generados en base a los subsidios otorgados por el Estado.

Dicho lo anterior, existen también programas de última milla, los que cuentan con subvenciones estatales para facilitar la existencia de proveedores para zonas con características que dificultan el despliegue de redes comerciales.

6. **Desafíos.**

Desafíos de conectividad: Si bien la ejecución de políticas públicas y el esfuerzo del sector privado ha llevado a Chile a un buen punto de desarrollo en materia de telecomunicaciones, existen muchos campos en los que es necesario avanzar para consolidar un desarrollo equitativo para todos los habitantes del país.

Uno de los principales temas de interés es el despliegue en zonas rurales y zonas extremas. Ha sido muy difícil contar con servicios de alta calidad en algunas de estas zonas, las que se encuentran concentradas principalmente en Arica y Parinacota, la Araucanía, Los Lagos, Aysén y Magallanes.

Algunas de las razones principales que llevan a la existencia de una gran brecha en dichas regiones dicen relación no solo con el nivel de aislamiento de

las distintas localidades (Los Lagos y Aysén, por ejemplo), si no con los niveles de pobreza (Araucanía) de la población, los conflictos territoriales, entre otros grandes temas.

Ha pasado una década desde los primeros concursos de espectro con contraprestaciones, y aún el mercado no cuenta con incentivos suficientes para estar presente con servicios de alta calidad en muchas de esas zonas. La solución no es sencilla y requiere de nuevos esfuerzos del privado y del Estado, la utilización de nuevas tecnologías, como las de servicios satelitales, y un entendimiento general de que este tipo de servicios son primordiales para el desarrollo de las comunidades.

Superación de la brecha digital de pago, presente en todo el país, pero especialmente relevante en zonas urbanas densamente pobladas donde la situación socioeconómica de algunas de esas zonas hace imposible contar con servicios de alta calidad en cada hogar. A pesar de contar con infraestructura habilitante, los habitantes de dichas zonas no cuentan con el dinero suficiente para el pago de sus servicios, por lo que optan, en general, por el uso de servicios móviles que tradicionalmente cuentan con prestaciones de inferior calidad a las de las redes fijas residenciales.

Si bien la introducción de tecnologías 4g y 5g ha generado un gran cambio en este sentido, mientras no se pueda reemplazar los servicios fijos por un servicio móvil de bajo costo, será necesario buscar políticas que permitan a este segmento de la población el acceder a los servicios de alta calidad y velocidad.

Adicionalmente, la Estrategia de Transformación Digital 2035 identifica los siguientes desafíos:

Desafíos de modernización y mayor democracia. La modernización del Estado no implica solo una cuestión de modernización de trámites administrativos, sino que también de profundización de la democracia y transparencia en la relación de las personas y el Estado.

Al respecto es posible identificar que si bien podemos observar importantes avances como Chilecompras, la digitalización de 2.997 trámites, o de autenticación digital para facilitar el acceso de la ciudadanía a sus servicios y plataformas digitales de manera segura, que es la “Clave Única”, masificado en la pandemia, es fundamental abordar medidas que garanticen la democratización del acceso a estas tecnologías emergentes y los servicios del Estado, asegurando un marco para el despliegue ágil de servicios públicos digitales eficientes, seguros y fáciles de utilizar (Fundación País Digital, 2021).

Se evidencia entonces como desafíos el mejorar la gobernabilidad disminuyendo la fragmentación de las competencias digitales, avanzar en una política de seguridad de la información que aborde tanto un sistema de protección de datos personales (cuyo proyecto aún no ve la luz) como temas de ciberseguridad, fortalecer el avance de la ciudadanía en la conexión con el Estado, fortalecer la interoperabilidad de la información mejorando la coordinación de los servicios administrativos, así como desplegar una estructura institucional y tecnológica que acompañe estos procesos.

En este sentido, la Estrategia de Transformación digital Chile digital 2035 ve necesario perseguir los siguientes objetivos:

- Desarrollar un modelo de administración centrado en el ciudadano, a través de un Estado abierto. Contribuyendo a la promoción de una cultura de transparencia, apertura y co-creación de soluciones mediante la institucionalización de acciones que faciliten el acceso a la información, integración, rendición de cuentas públicas, y la generación de espacios de colaboración e innovación.
- Fortalecer los mecanismos de gobernanza en materia de gobierno digital. El país no cuenta con una entidad única que vele o lidere el progreso, adopción y uso de las tecnologías en la sociedad. En este contexto, el desarrollo de un modelo de gobernanza efectivo, con roles y responsabilidades frente a estas materias es necesario y adecuado para promover el avance de la transformación del Estado.
- Mejorar la interoperabilidad del Estado. Este concepto es la base de una transformación digital, donde deben tomarse decisiones estratégicas para facilitar la integración y prestación de servicios.

Desafíos para la pequeña y mediana empresa. Acelerar la adopción de tecnologías digitales avanzadas en los sectores productivos. Se requiere impulsar la adopción de tecnologías en el conjunto de la economía, pero también con foco en ciertos sectores estratégicos que se traduzca en mejoras en productividad, incremento en el vínculo con cadenas de valor de alto contenido tecnológico y profundizar los encadenamientos productivos.

En el marco de la digitalización de la economía las Pymes son las que presentan mayores brechas, que no se vinculan necesariamente al acceso a conexión sino

que a la utilización de herramientas digitales. En efecto, conforme a los datos del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, 2018:

- En relación con los usos básicos de Internet, se percibe una clara brecha entre las pymes y las grandes empresas en Chile. Por ejemplo, sólo el 47% de las pymes cuenta con sitio web, frente al 77% de las grandes empresas.
- A su vez, el 77% de las empresas grandes utilizan herramientas de planificación de recursos empresariales (ERP) y la mitad usa computación en la nube. En cambio, en las pymes los niveles son sensiblemente menores.
- La mayor parte de las pymes en Chile no parecen estar haciendo un uso intensivo de estas tecnologías. La encuesta de acceso y uso de TIC en empresas del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo evidencia la escasa adopción de Big Data, utilizado por el 7% de las grandes empresas, y solamente por el 1,7% de las pymes

Para avanzar en esta materia la Estrategia de Transformación digital Chile Digital 2035, identifica como líneas de intervención para reducir estas brechas las siguientes:

- Contar con un plan de digitalización para las PYMES.
- Implementar estímulos y remover barreras para la inclusión financiera digital
- Apoyar la industria de tecnologías de la información y servicios que den soporte al desarrollo tecnológico de otras industrias.
- Incorporación de tecnologías digitales avanzadas en sectores estratégicos.
- Promover la transformación digital de las pymes mediante la capacitación, el acceso a tecnologías y recursos.

Oficio N°

MAT.: Solicito informar sobre el
impacto posible que significaría...



Valparaíso, 20 de octubre de 2022

DE: Ximena Órdenes Neira

Honorable Senadora de la República.

A: Valentina Duran Medina

Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental.

A: Rodrigo Sanhueza Bravo

Director General de Aguas

De mi consideración,

En ejercicio de las facultades establecidas en el artículo 9° de la Ley N°18.918 y demás normas aplicables en Derecho, vengo en requerir a Ustedes, en su calidades de Directora Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental y Director General de Aguas respectivamente, se informe sobre las siguientes circunstancias:

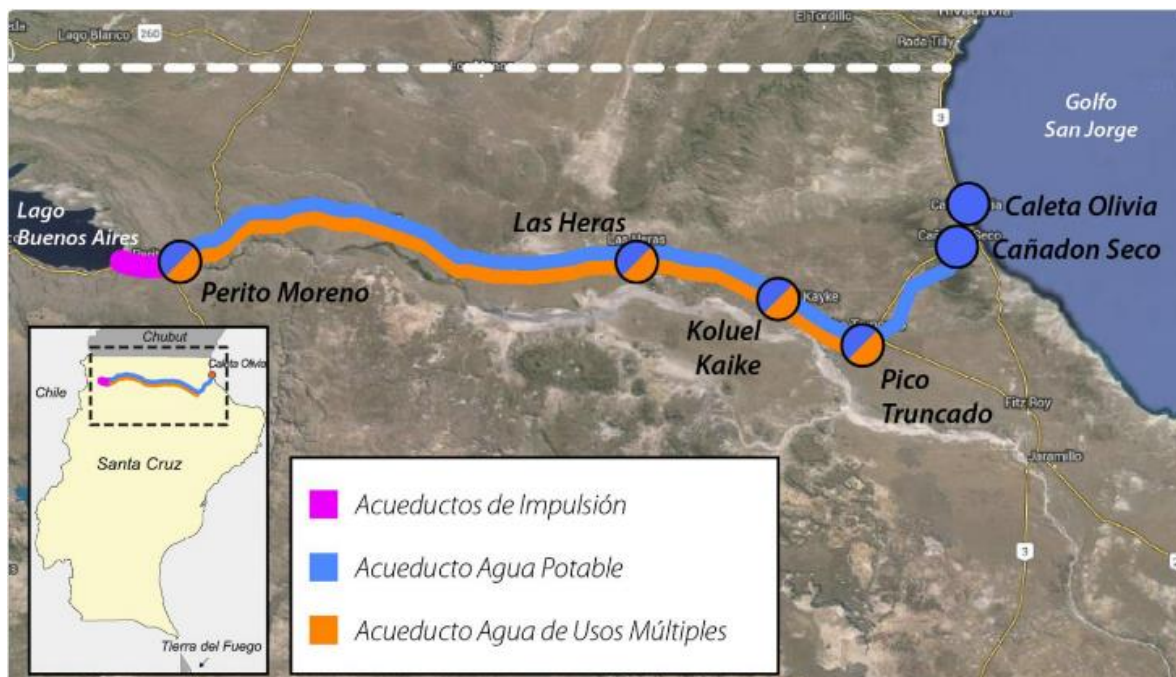
En la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, a la altura de la Comuna de Chile Chico, se encuentra el Lago General Carrera, cuya cuenca es compartida con la República de Argentina. Dicho lago es conocido por el país vecino como Lago Bueno Aires.

El Lago General Carrera tiene 978 km cuadrados de superficie y 200 km de largo, el cual conecta con importantes afluentes de la Región como el Río Baker.

Cabe decir que existe un acuerdo internacional vigente entre las dos naciones conocido como “Tratado de Medio Ambiente de 1991” y su protocolo sobre Recursos Hídricos Compartidos obliga a que cualquier intervención de este tipo se realice mediante planes generales de utilización.¹

¹ Promulgación Tratado de Medio Ambiente de 1991.

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=8593&idParte=0>, visto a la fecha de 20 de octubre de 2022.



Actualmente para el presupuesto de 2023 de la República de Argentina, se contempla recursos para un acueducto que utilizaría las aguas del Lago Buenos Aires/Lago General Carrera con el objeto de hacerse cargo del desabastecimiento de la provincia de Santa Cruz².

Por lo anterior, es necesario comprender el posible impacto que causaría la extracción de aguas para el ecosistema de la Región de Aysén y para las comunidades que viven en las cercanías del Lago General Carrea como Chile Chico, Puerto Ibáñez y Puerto Tranquilo.

Sin más que agregar, esperando una pronta y consistente respuesta, me despido.

Saluda, atentamente, a Ud.,

XIMENA ÓRDENES NEIRA

SENADORA

² https://laopinionaustral.com.ar/edicion-impresa/el-acueducto-del-norte-demandarausd-1-100-millones-de-inversion-550587.html?fbclid=IwAR3xUbzm-5-Hhl4eWHseocwxO_t3evn7UtJpLl0Jz4zRlhCFK_XedeCzaq8, visto a la fecha de 20 de octubre de 2022.

Oficio N°

MAT.: Solicito informar sobre aquellas gestiones políticas que se hayan hecho y se pretendan hacer...



Valparaíso, 20 de octubre de 2022

DE: Ximena Órdenes Neira
Honorable Senadora de la República.

A: Antonia Urrejola Noguera
Ministra de Relaciones Exteriores

De mi consideración,

En ejercicio de las facultades establecidas en el artículo 9° de la Ley N°18.918 y demás normas aplicables en Derecho, vengo en requerir a Usted, en su calidad de Ministra de Relaciones Exteriores, a fin de que se informe sobre las siguientes circunstancias:

En la Región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, a la altura de la Comuna de Chile Chico, se encuentra el Lago General Carrera, cuya cuenca es compartida con la República de Argentina. Dicho lago es conocido por el país vecino como Lago Bueno Aires.

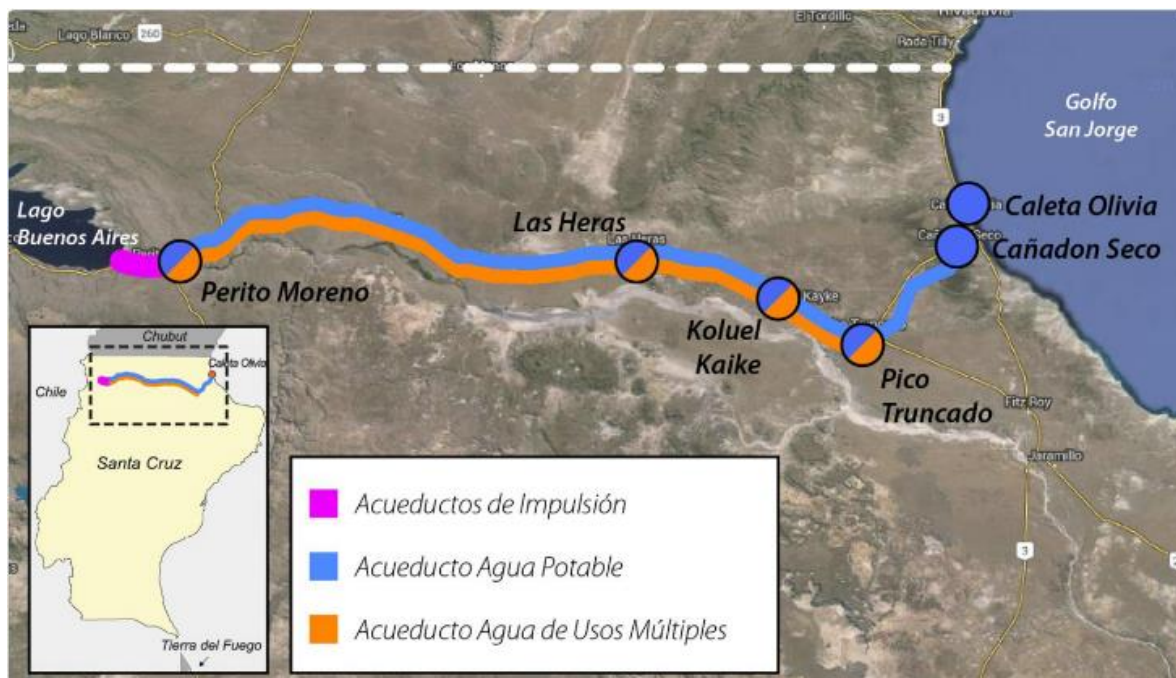
Cabe decir que existe un acuerdo internacional vigente entre las dos naciones conocido como “Tratado de Medio Ambiente de 1991” y su protocolo sobre Recursos Hídricos Compartidos obliga a que cualquier intervención de este tipo se realice mediante planes generales de utilización.¹

En el año 2015 el gobierno de argentina llamo a licitación para construir un acueducto para el Desarrollo Económico y Social del Norte de Santa Cruz, el cual extraería agua del lago Buenos Aires con el objeto de hacerse cargo del desabastecimiento de esa zona. Dicha licitación fue llamada sin acuerdo alguno con nuestra nación y afortunadamente quedo desierta².

¹ Promulgación Tratado de Medio Ambiente de 1991.

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=8593&idParte=0>, visto a la fecha de 20 de octubre de 2022.

² <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/03/13/fracasa-licitacion-de-acueducto-en-lago-binacional-y-macri-reevalua-proyecto/?fbclid=IwAR00MA4WE6tc87ESNmFucJSOKWukmfQnCU92A-EW6AApk6nD2cus-m8Bfi0>, visto a la fecha de 20 de octubre de 2022.



Actualmente para el presupuesto de 2023 de la República de Argentina, vuelve a encontrarse los recursos para un acueducto para utilizar las aguas del Lago Buenos Aires/Lago General Carrera para los mismos fines con los cuales se produjo la licitación de 2015³.

Es por los anteriores motivos que se solicita se informe lo siguiente:

Sin más que agregar, esperando una pronta y consistente respuesta, me despido.

Saluda, atentamente, a Ud.,

XIMENA ÓRDENES NEIRA
SENADORA

³ https://laopinionaustral.com.ar/edicion-impresa/el-acueducto-del-norte-demandarausd-1-100-millones-de-inversion-550587.html?fbclid=IwAR3xUbzm-5-Hhl4eWHseocwxO_t3evn7UtJpLJ0Jz4zRlhCFK_XedeCzaq8, visto a la fecha de 20 de octubre de 2022.

Transporte y Logística en el Chile Digital 2035

La digitalización es un proceso que nos ha transformado la vida. La manera de comunicarnos y relacionarnos ha sido impactada por la velocidad y la inmediatez de las respuestas esperadas. Esto se refleja, no sólo en los vínculos personales, sino también respecto de las organizaciones públicas o privadas que se ven impulsadas a cambiar el modo de vincularse con los consumidores o usuarios finales.

El transporte y la logística son áreas que no están ajenas a este proceso. El movimiento de personas y de bienes resulta esencial para el desarrollo social y económico de un territorio determinado. La capacidad de responder a esas necesidades influye de manera importante en la calidad de vida de las personas.

El transporte para la movilidad urbana es un medio a través del cual se ejercen derechos como el de acceso a la salud, a la educación, a lugares de trabajo o la conectividad a estos servicios por parte de personas vulnerables.

La era digital en el sistema de transporte impulsa cambios como la conexión masiva, el dinamismo de los precios, protagonismo del usuario, la integración de servicios y nuevos modelos de colaboración público-privada. Todo lo cual debe ser acompañado por un sistema de infraestructura pública e institucional en cuyo diseño considere la movilidad de la ciudad e incorpore criterios de accesibilidad, así como de sustentabilidad ambiental y social que minimice las brechas en materia de derechos humanos.

Por su parte la logística, cuyo eje de central es el desarrollo de un flujo eficiente de bienes desde un punto de origen al de consumo, es una industria que se enfrenta a una nueva era que -en gran medida-

está determinada por las expectativas de clientes altamente digitalizados, que esperan relacionarse con las empresas de servicios por medio de herramientas y soluciones digitales que otorguen inmediatez, transparencia y experiencias de calidad como usuarios.

La pandemia evidenció que la adaptación a la era digital está más incorporada en los usuarios que en las organizaciones. Las medidas de confinamiento impulsaron un gran volumen de transacciones. En efecto, en Chile el mercado de comercio electrónico creció un 23% en 2021 y la cifra de quienes compran en línea ya llega al 63% de la población.

Esto exige adaptarse a los operadores logísticos y buscar soluciones cada vez más flexibles, rápidas y confiables, debiendo desarrollar respuestas de entrega o 'delivery' que satisfagan de manera más eficiente la demanda de los clientes. En este punto es clave la investigación, desarrollo e innovación en la prestación de servicios logísticos y la incorporación de tecnologías de información y comunicación en la oferta entregada.

En Chile la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones presentó una Agenda Digital al 2035 que vela por mayor accesibilidad y conectividad para la sociedad e identifica la necesidad de incorporar la dimensión económica.

Es altamente previsible que las relaciones humanas sean multidimensionalmente impactadas, no sólo de manera intersubjetiva, sino también en la relación de las personas con las organizaciones públicas y privadas. Siendo, precisamente, las empresas las que han requerido y requerirán adaptarse a la velocidad que los usuarios de medios digitales exigen. Esto ocurrirá también respecto del transporte y las telecomunicaciones.

No se trata sólo de incorporar un cambio tecnológico, sino de comprender que nos encontramos en un cambio social sin precedentes habilitado por la tecnología. El desafío desde el mundo público y regulatorio será desarrollar políticas abiertas que permitan la colaboración pública y privada para brindar a la sociedad acceso a bienes y servicios de una manera justa que habilite una mayor integración y participación social.

Frases radiales

PL Regula la disposición final de elementos de protección personal de carácter sanitario, prohíbe y sanciona su eliminación en lugares públicos (13.598-11)

LOC: Quiero contarles que prontamente será ley las normas que regulan la forma con la que deben desecharse los elementos sanitarios como mascarillas, escudos faciales, batas o delantales impermeables, antiparras o guantes.

LOC: La ley prohibirá expresamente arrojarlos en lugares no habilitados. Si alguien es sorprendido botándolos se les podrá sancionar con multas que van entre \$60.300 a \$1.246.00 pesos.

LOC: La multa será establecida por el Juzgado de Policía Local de la comuna donde se sorprendió a la persona desechando estos elementos.

LOC: y para la para la determinación de la multa se considerará la conducta anterior del infractor, su capacidad económica, y la cantidad de elementos arrojados.

LOC: Finalmente, es importante señalar que será un reglamento firmado por la autoridad sanitaria, el que establecerá que lugares serán habilitados para desechar elementos de carácter sanitario y a contar de su publicación serán sancionables las infracciones que establece esta norma.

LOC: Soy la senadora de la gente en Aysén: espero que estos contenidos les sean útiles.

Frases radiales

Ley que Regula Entrevistas Grabadas en Video y Otras Medidas de Resguardo a Menores de Edad, Víctimas de Delitos Sexuales (21.057).

LOC: Quiero contarles que desde hace unos meses rige en nuestro país la Ley de Video Grabadas, que protege a las niñas, niños y adolescentes que fueron víctimas de delitos sexuales en los procesos judiciales que deban enfrentar.

LOC: Estas normas regulan la toma de declaraciones para estas víctimas, evitando así la formulación de preguntas inadecuadas, repetitivas, y excesivas que puedan revictimizarlos.

LOC: Las entrevistas serán realizadas por profesionales con formación especializada en metodología y técnicas de entrevista investigativa video grabada.

LOC: De esta manera logramos evitar consecuencias negativas para nuestras niñas, niños y adolescentes, no solo sean víctimas de un evento traumático sino que además puedan sufrir por la interacción con las personas o instituciones que intervienen en la investigación y juzgamiento de delitos sexuales.

LOC: Soy la senadora de la gente en Aysén: espero que estos contenidos les sean útiles.

Frases radiales

Modifica el Fondo de Garantía para Pequeños y Medianos Empresarios y permite flexibilizar convenios de pago por impuestos adeudados, para apoyar la reactivación de la economía

LOC: Quiero contarles sobre la Ley fogape, una normativa hecha para ayudar a los micro, pequeños y medianos empresarios.

LOC: El Fogape o Fondo de Garantía para el Pequeño Empresario es un fondo estatal que garantiza financiamientos y préstamos en general, otorgados a Personas Naturales con Giro Comercial o Jurídicas, que no cuenten con garantías hipotecarias o prendarias, suficientes que respalden sus negocios.

LOC: En pocas palabras, cuando el micro o pequeño empresario no tenga bienes suficientes para que su banco autorice algún préstamo, será el estado quien pondrá la garantía para que dicho financiamiento se otorgue.

LOC: Este beneficio será para aquellas empresas que no superen en ventas anuales los 863 millones de pesos aprox, y la cobertura estatal dependerá del monto del préstamo otorgado, debiendo cumplirse los otros requisitos establecidos en la nueva ley.

LOC: El Fogape es administrado por el Banco Estado y el plazo máximo de financiamiento es de 10 años, si quieres mayor información, podrás encontrarla a través del sitio web www.bancoestado.cl

LOC: Soy la senadora de la gente en Aysén: espero que estos contenidos les sean útiles.

Frases radiales

Ley de presupuesto año 2023

LOC: Quiero contarles sobre la tramitación de una de las normas más importantes: la Ley de presupuestos

LOC: Esta ley se tramita todos los años durante los meses de octubre y noviembre y se evalúan los ingresos que tiene el Estado para saber en qué y cómo gastarlo para el próximo año. Es decir, con este presupuesto sabremos cuánto es que el Estado invertirá y utilizará para el año 2023.

LOC: En esta propuesta el Presidente ha manifestado su intención de aumentar la inversión pública a fin de cubrir las necesidades de nuestro país, lo que se traduce en un gasto cercano a los 3.000 millones de pesos en inversiones del estado.

LOC: Así mismo, ha dado énfasis en su presupuesto al Derecho a la vivienda digna, aumento de pensiones, reducción de las listas de espera y temas de seguridad social.

LOC: Respecto a nuestra querida Región de Aysén destaca como inversión el mejoramiento de la ruta 7 sur.

LOC: Soy la senadora de la gente en Aysén: espero que estos contenidos les sean útiles.

Frases radiales

Ley de presupuesto y su importancia

LOC: Quiero contarles sobre una de las leyes más importantes de nuestro país: la ley de presupuesto.

LOC: Esta Ley es una planificación para el próximo año, donde se evalúan los ingresos que tiene el estado, y en función de ello el Presidente de la República y los legisladores decidirán cuanto es que el Estado gastará durante el 2023.

LOC: Así el Estado definirá el presupuesto con el cual cubrirá las necesidades del país y de nuestras regiones en los distintos sectores como salud, educación, transporte, Seguridad, entre otros.

LOC: Estos presupuestos serán administrados por los distintos Ministerios, los cuales se encargarán a su vez de concretar los distintos proyectos de la cartera.

LOC: En pocas palabras, con esta Ley se financiarán los proyectos de infraestructuras como la construcción de puentes y hospitales, distintos subsidios, y todo aquello que dependa de la inversión pública en base a las necesidades de la población.

LOC: Soy la senadora de la gente en Aysén: espero que estos contenidos les sean útiles.