

TIPS PARA RADIO  
SENADORA ORDENES

a) Subsidio para familias vulnerables

El subsidio eléctrico para 12.000 familias vulnerables de la región de Aysén se pagará con la factura del mes de septiembre.

Así lo anunció Gobierno ayer en Senado ante el requerimiento que hicimos la semana pasada.

Para la región de Aysén el beneficio será superior que para el resto del país ya que nuestra región pertenece a los sistemas medianos de electricidad.

Este subsidio para amortiguar las alzas tarifarias estará vigente hasta año 2027 y en agosto debatiremos un proyecto de ley que extiende subsidio a las 30.000 familias de Aysén que son parte del 40% más vulnerable del Registro Social de Hogares y que no se inscribieron en el proceso del mes pasado ..

b) Imacec

En junio economía creció solo 0,1%, es mala noticia

crece la informalidad laboral

la recuperación económica se está ralentizando. Es clave que como país entendamos que la recuperación económica es clave para progresar y ello requiere acuerdos transversales y también más inversión pública y privada y en nuestra región debemos seguir fortaleciendo nuestra vocación turística

## **Algunos comentarios sobre los subsidios de electro movilidad para transporte menor de pasajeros**

### **I. Antecedentes**

En la Hoja de ruta para el avance de la Electromovilidad, publicada por el gobierno de manera conjunta por los Ministerios de Transportes y de Energía al 2026, se señala lo siguiente:

*Programas de locomoción menor*

*Relevancia:*

*El transporte público menor tiene particular importancia a nivel regional. Por ello, una de las formas más directas de impulsar la electromovilidad es por medio de programas regionales de transporte público menor, en donde se incluyen taxis básicos, taxis colectivos, entre otros, lo que permitirá crear el ecosistema necesario para una experiencia de usuario de primer nivel. El programa, además de llevar automóviles eléctricos, crear la infraestructura necesaria para dar respuesta a requerimientos de postventa, esto implica la implementación de talleres en cada una de las regiones en que se ejecutará esta iniciativa.*

*Medidas:*

*Implementar el programa Mi Taxi Eléctrico con fondos de los Gobiernos Regionales en las siguientes regiones: Antofagasta, Atacama, O'Higgins y Biobío. El programa entrega un cofinanciamiento para la compra del vehículo y la instalación de un cargador en el domicilio del beneficiario.*

- *Región de Antofagasta: se espera lograr al menos 60 vehículos eléctricos recambiados. Se cuentan con \$1.340 millones para su ejecución durante 2023-2024.*
- *Región de Atacama: el programa se dividirá en dos etapas, en su primera tanda se espera alcanzar 190 vehículos y posteriormente, se extenderá hasta alcanzar los 400 vehículos en total. La implementación considera 2023 – 2024 y se espera invertir \$3.800 millones durante la primera etapa y \$4.200 millones en la segunda.*
- *Región del Libertador General Bernardo O'Higgins: la meta es recambiar al menos 175 vehículos en la región, para ello se cuenta con un presupuesto de \$3.500 millones. La implementación se realizará entre 2023 y 2024.*
- *Región del Biobío: se cuentan con \$7.000 millones para el recambio de 350 vehículos para el período 2023 – 2024.*

### **II. Comentarios sobre la situación actual**

1. Los taxis colectivos en la mayoría de los casos constituyen economías de sobrevivencia para las familias. Por lo mismo la existencia de mecanismos de subsidio que involucran endeudamiento de los titulares por 10 o más millones de pesos resulta al menos un despropósito.

2. Hasta ahora los dos programas de subsidios son de escasa penetración. En el caso del programa de la Agencia de Sostenibilidad los números alcanzan 50 en la primera versión y 98 en la segunda.

Por su parte el programa del Ministerio de Transportes se desconoce el número exacto de subsidios implementados

3. La entrega de subsidios en números tan reducidos impide lograr precios mas competitivos. Al mismo tiempo, la escasa penetración de vehículos eléctricos, condiciona mayores incentivos para resolver cuestiones fundamentales como la infraestructura de carga, concentrada en la región metropolitana y muy escasa en regiones.
4. La existencia de dos programas en instituciones distintas y con el mismo objetivo atenta también contra instrumentos más eficientes.

### **III. Desafíos**

1. Es fundamental unificar programas y beneficios
2. Escalara el número de subsidios y disminuir los precios de los vehículos. Esto se logra fundamentalmente, escalando el programa y pasando de compras individuales a comprar en paquetes o colectivas.
3. Por lo tanto, los instrumentos que se diseñen deben permitir agregar demanda.
4. Este modelo al tiempo de permitir disminuir los precios de los vehículos, se puede transformar en un incentivo importante para atraer inversión en infraestructura de carga.
5. Al mismo tiempo, más y mejor infraestructura de carga en regiones, es un incentivo para una mayor penetración de vehículos electivos particulares.

## **DEFINICIONES POLÍTICAS CLAVES DE CARA A LAS ELECCIONES DE OCTUBRE**

Se han inscrito los candidatos a las elecciones municipales y regionales y la derecha aparece fragmentada en 3 pactos (Republicanos/ultraderecha, Social Cristianos/conservadores y el pacto tradicional Chile Vamos), en lo municipal aparece el pacto del oficialismo + el PDC, pero en lo regional hay también fragmentación en este sector, aparece un gran número de candidatos independientes distantes de los partidos, con propuestas más locales y regionales representando el fuerte desencanto a la política tradicional y probablemente tendrán un sorpresivo resultado en las urnas reuniendo una importante cantidad de apoyo ciudadano.

Por otra parte, en la derecha se observa un fuerte debilitamiento de Chile Vamos, en especial de la UDI y probablemente el 27 de octubre en la noche tendremos al Partido Republicano como el más votado y con más representantes electos generando un escenario nuevo en la derecha y de mayor hegemonía de la ultraderecha.

Por otra parte, en la centroizquierda los efectos del caso Venezuela generan una oportunidad de levantar un

bloque político democrático, distante de las izquierdas que apoyan a Maduro y su fraude electoral como el Partido Comunista y otros actores de una ultraizquierda radicalizada que actuó como "observadores" en el proceso electoral de Venezuela y no vieron ni criticaron el fraude electoral de Maduro que ocurrió frente a sus ojos.

La centroizquierda democrática debiera jugar un rol protagónico en la solidaridad activa para que se respete la voluntad soberana del pueblo venezolano y proponer para que en el ámbito internacional Chile juegue un rol protagónico para que se produzca la transición democrática - con el apoyo de las democracias de América Latina, Unión Europea y EEUU vía una estrategia inteligente- donde ha quedado bien parado el liderazgo del presidente Boric.

La centroizquierda democrática no puede apoyar a candidatos locales y regionales que hayan defendido a Maduro ni menos los que se declararon "soldados de Maduro"; debe reiterar su compromiso irrestricto por las libertades, la democracia y la existencia de sistemas electorales transparentes que incluyan autoridades electorales autónomas como ocurre en nuestro país como el SERVEL, donde las 3 a 4 horas de

cerrado el proceso electoral se tienen los resultados -que nadie cuestiona y al día siguiente están las actas validadas por los encargados de las mesas electorales-. Hay una izquierda -que siguiendo a Maduro, a Pablo Iglesias e Irene Montero- quiere manipular los procesos electorales vía reducir el cuerpo electoral y debilitar el Voto Obligatorio, reduciendo las multas o eliminándolas como ha sostenido el diputado Winter del FA.

Este debate sobre el Voto Obligatorio, la participación de los migrantes nacionalizados después de 5 años de residencia quedó postergado para los próximos meses, ya que el veto Presidencial al proyecto de elecciones de 2 días solo reguló aspectos referidos a estas elecciones. Hay una parte de la izquierda que quiere eliminar la posibilidad de que extranjeros nacionalizados con 5 años de residencia voten en las elecciones presidenciales y parlamentarias y solo se les otorgue derecho a voto en las elecciones locales.

Mientras otro sector de la centroizquierda ha reivindicado el Voto Obligatorio con multas, no volver al voto voluntario y señalaron en el debate en el Senado que "prefiero una democracia donde deciden 12,0

millones de personas que volver a universos electorales de 6,0 millones, donde mayoritariamente los sectores populares quedan excluidos del proceso democrático vía el voto voluntario”.

Los problemas de la democracia se resuelven con más democracia y no con menos, como han postulado ciertos personajes de una izquierda dura, que apoya a Maduro y por esa vía respaldan procesos autoritarios y corruptos.

No es menor el impacto del caso Venezuela y ojalá emerga un bloque democrático y progresista plural con vocación de mayoría que se la juegue y presente proyectos para Chile donde se fortalezca la democracia, se trabaje para generar progreso económico y social (y no la miseria como ocurre en Venezuela) y se apoye el resurgimiento de las democracias con desarrollo para sus pueblos.

Una democracia debe evitar los abusos y por tanto, es clave también que en esta coyuntura se genere un acuerdo transversal para elevar las sanciones y multas ante el mal servicio prestado por ENEL y otras empresas distribuidoras que tienen sin electricidad a más de 500.000 hogares producto del sistema frontal que aquejo al país la semana pasada. ENEL en la RM señala que "martes o miércoles" estaría repuesto el servicio, esta situación abusiva para las familias debe ser sancionada y las familias compensadas. En este episodio ha habido una ausencia preocupante del Ministro de Energía y de la Superintendencia defendiendo a las familias y cuestionando a las empresas distribuidoras y los afectados sólo aparecen defendidos por los Municipios.

Se está ya en el proceso electoral y estos elementos descritos serán parte del debate público de las próximas semanas.

**Comisión Mixta despacha después de 2 años de  
tramitación legislativa el Subsidio al transporte  
Publico para regiones y RM**

La Comisión Mixta de Transporte resolvió y despachó la última divergencia del proyecto de ley que renueva hasta el año 2032 la vigencia del subsidio al transporte público regional y para la Región Metropolitana.

La senadora Ximena Ordenes (presidenta de la **Comisión de Transporte del Senado**) señaló que la Comisión Mixta concordó una fórmula para que en la Región Metropolitana se permitiera el financiamiento con cargo de hasta un 5% de los recursos asignados al Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional, correspondiente a la Región Metropolitana, para programas de modernización del transporte público menor.

Este proyecto de ley, según la senadora Ordenes establece que los recursos del Espejo en regiones que asciende a \$900.000 millones anualmente se destinarán a programas de modernización del transporte público mayor y menor buscando generar mecanismos de

conectividad modernos y de mejor calidad que el actual.

A juicio de la senadora Ximena ordenes "la creación de un nuevo Fondo de Apoyo al Transporte Público y la Conectividad Regional permitirá destinar los recursos regionales a esos proyectos que mejoraran el transporte público lo que significará un mejoramiento cualitativo de la calidad de vida de las familias que hoy día tienen un transporte público malo, anticudao y caro".

Eso cambiará con nueva ley y esta aprobación de la Mixta, que debe ser ratificada por las Salas de la Cámara de Diputado y Senado generará un mejoramiento real del transporte público en regiones.

## MINUTA PROYECTO DE LEY BOLETÍN 12.042-15

Senadora XIMENA ORDENES

<b>Nombre del proyecto</b>	El proyecto busca individualizar y registrar datos de usuarios de servicios de telefonía en modalidad de prepago.
----------------------------	---

Este proyecto de ley se origina en una moción que "modifica la ley N° 18.168, General de Telecomunicaciones, en materia de individualización y registro de datos de los usuarios de servicios de telefonía en la modalidad de prepago", boletín 12.042-15, se encuentra en su segundo trámite constitucional y este es el 2º informe solicitado por la Sala, donde la Comisión de Transporte acogió una indicación del senador Chahuan.

**Este proyecto es parte de la agenda de seguridad y su objetivo es individualizar y registrar datos de usuarios de servicios de telefonía de la modalidad de prepago.**

**Se aborda la necesidad de un registro actualizado y permanente para prevenir y perseguir delitos.**

**Este registro tiene como objetivo mejorar la seguridad pública y prevenir delitos relacionados con el uso anónimo de teléfonos móviles.**

### **1. Antecedentes de Registro de prepago.**

En el mundo, más de 160 países obligan a la inscripción de los teléfonos celulares de prepago (específicamente de su tarjeta SIM, chip que contiene la información esencial para activar un dispositivo móvil celular).

Si bien la experiencia internacional ha sido dispar en cuanto a la efectividad del registro obligatorio

de las tarjetas SIM para disminuir la criminalidad, existen experiencias positivas. Por ejemplo, países como España y Alemania obligan al registro de celulares de prepago como parte de sus políticas de seguridad.

En la actualidad, Chile cuenta con más de 26.656.000 abonados móviles, lo que refleja un mercado altamente competitivo.

En el caso del mercado de telefonía móvil prepago en Chile, este ha experimentado cambios significativos desde hace 20 años. Inicialmente, se observó un crecimiento sostenido hasta 2014, Sin embargo, desde 2019 se evidencia una marcada tendencia a la baja, atribuible a la portabilidad numérica y la reducción de precios en planes de post-pago.

Aunque las empresas de Telecomunicaciones llevan un registro detallado de los usuarios de planes post-pago, **no existe un registro equivalente para los usuarios de prepago.**

Además, el IMEI (International Mobile Equipment Identity), que está asociado a la SIM o chip, no se registra de la misma manera para los usuarios de prepago, lo que complica la trazabilidad y gestión de estos dispositivos.

**Por lo tanto, el registro y la trazabilidad en el sistema de equipos robados son fundamentales, junto con la creación del delito de adulteración de IMEI.**

Este proyecto de ley que analizó la Comisión de Transporte y Telecomunicaciones del Senado genera una serie de beneficios para la política regulatoria de las telecomunicaciones como la seguridad pública.

Los principales avances que quiero destacar para conocimiento de la Sala son:

- 1.Registro de Usuarios: Facilita el rastreo de individuos involucrados en delitos como estafas telefónicas, terrorismo y crimen organizado, mejorando la capacidad de las autoridades para combatir estas actividades.
- 2.Facilitación de la Investigación Criminal: Acelera las investigaciones policiales y judiciales al permitir la identificación rápida de los propietarios de números específicos, crucial en situaciones de emergencia.
- 3.Control de Teléfonos Robados y Mercado Negro: Un sistema de registro reduce el mercado de teléfonos robados y la venta informal, ya que los dispositivos y tarjetas SIM registrados son menos atractivos para los delincuentes debido a la necesidad de identificación.
- 4.Prevenición de Uso Fraudulento de Identidades: Ayuda a prevenir la creación de cuentas falsas y el uso fraudulento de identidades, comunes en estafas y otras actividades ilícitas.
- 5.Protección de Menores: Requerir el registro permite un mejor control del acceso de menores a los servicios de telefonía, protegiéndolos de contenidos inapropiados y de ser blanco de delincuentes.

6. Protección de Datos Personales: El registro de usuarios debe garantizar la privacidad y seguridad de la información personal, protegiendo a los individuos de posibles abusos y violaciones de sus derechos.

Este proyecto ayudará a reducir la criminalidad en el país y por eso, debemos darle celeridad en su tramitación legislativa

**Este proyecto de ley mediante** la creación de un registro detallado de usuarios de telefonía prepago permitirá mejorar la prevención y persecución de delitos, así como a garantizar la protección de los datos personales de los usuarios.

**Por eso pido a la Sala que lo aprobemos transversalmente.**

## **Situación de la empresa WOM**

La situación WOM respecto de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, podría dividirse en cuatro temas:

- i. Fibra Óptica Nacional (FON)
- ii. Proyecto 5G
- iii. CIADI caso No. ARB/24/30
- iv. Capítulo 11

(i) Proyectos FON

A través de un concurso público del Fondo de Desarrollo de las Telecomunicaciones, se está desplegando una red de fibra óptica en distintas comunas del país. El proyecto considera la construcción de más de diez mil kilómetros de tendido de fibra óptica, beneficiando a 13 regiones del país y 203 comunas.

Esta iniciativa se encuentra dividida regionalmente en seis macrozonas. WOM S.A. se adjudicó cinco de las seis macrozonas. De éstas, se encuentran operativas a la fecha las Macrozonas Centro Norte, Macrozona Centro y Macrozona Centro Sur. Y se encuentran en proceso de implementación dos de las cinco Macrozonas: Macrozona Arica y Parinacota y Macrozona Norte.

La sexta macrozona, Macrozona Sur, la cual comprende las regiones de La Araucanía, Los Lagos y Los Ríos, fue adjudicada a la concesionaria Telefónica Empresas Chile S.A.

Respecto de las macrozonas pendientes por parte de WOM S.A., su estado es el siguiente:

- 1. MCZ Arica y Parinacota: [Arica y Parinacota] - 76% de avance
- 2. MCZ Norte [Antofagasta y Atacama] - 91% de avance

Cabe hacer presente que, respecto del incumplimiento en el plazo de entrega de la Macrozona Centro Sur, Subtel ejecutó las garantías asociadas.

(ii) 5G

Los estados de avance para el despliegue 5G, por cada banda adjudicada a WOM S.A. son los siguientes:

<b>ETAPA 1 WOM</b>						
Empresa	Resultados al 07 de Octubre de 2022			Resultados al 11 de Junio de 2024		Porcentaje Incremento Aprobación Etapa 1
	Total Estaciones	Aprobación Etapa 1	Porcentaje	Aprobación Etapa 1	Porcentaje Aprobación Etapa 1	
WOM 3,5	2.109	1.365	65%	1.816	86%	21%
WOM AWS	1.244	974	78%	1.119	90%	12%
WOM 700	792	558	70%	791	99%	29%
<b>Totales</b>	<b>4.145</b>	<b>2.897</b>	<b>70%</b>	<b>3.726</b>	<b>90%</b>	<b>20%</b>

<b>ETAPA 2 WOM</b>						
Empresa	Total Estaciones	Resultados al 07 de Octubre de 2023		Resultados al 11 de Junio de 2024		Porcentaje Incremento Aprobación Etapa 2
		Aprobación Etapa 2	Porcentaje	Aprobación Etapa 2	Porcentaje Aprobación Etapa 2	
WOM 3,5	42	11	26%	11	26%	0%
WOM AWS	38	17	45%	17	45%	0%
WOM 700	560	85	15%	133	24%	9%
<b>Totales</b>	<b>640</b>	<b>113</b>	<b>18%</b>	<b>161</b>	<b>25%</b>	<b>8%</b>

Total Localidades	Aprobación al 07 de Abril de 2023	Porcentaje Aprobación al 07 de Abril de 2023	Aprobación al 11 de Junio de 2024	Porcentaje Aprobación al 11 de junio de 2024	Incremento
366	39	11%	169	46%	36%

Cuadros respecto de la fecha en que originalmente WOM debió cumplir con el despliegue 5G (7 de octubre de 2022, etapa 1; 7 de octubre de 2023, etapa 2); y, los porcentajes de aprobación al 11 de junio de 2024.

Se hace presente que, durante todo este tiempo, ha existido una mesa técnica entre Subtel y WOM S.A. a fin de reconocer las dificultades que presente la empresa para ejecutar el despliegue comprometido y facilitarlos; a la vez de supervisar el avance de concesionaria en la ejecución de los proyectos.

Dado el retraso en el cumplimiento del despliegue adjudicado, correspondería el cobro de la póliza asociada. Sin embargo, Subtel no ha podido ejecutar esta garantía, dado que existe un decreto judicial de una medida precautoria que lo prohíbe.

(iii) CIADI

Con fecha 11 de diciembre de 2023, mediante carta dirigida a Presidencia y el Ministerio de Relaciones Exteriores, NC Telecom SA, en su presunta calidad de controlador de WOM S.A., requirió el inicio de un proceso de consultas amistosas en el marco del Convenio entre el Gobierno de Chile y el Gobierno de Noruega, sobre la "Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones", las que tienen un plazo de seis meses antes de que se pueda dar inicio a un procedimiento de arbitraje CIADI.

Una vez transcurridos los seis meses, el 5 de julio de 2024, NC Telecom AS, NC Telecom II AS, Wom Mobile S.A. y Wom S.A. efectúan una solicitud previa de registro para iniciar un arbitraje ante el CIADI. El 8 de julio de 2024, el CIADI remite solicitud de arbitraje y registro a la Cancillería chilena para sus observaciones. El 10 de julio de 2024, la Unidad de Defensa en Controversias Internacionales de Cancillería responde a la solicitud de registro, e indica que, de las cuatro empresas, solo una de ellas inició el proceso de conversaciones amistosas (NC Telecom AS). A esta petición, el CIADI respondió el 19 de julio solicitando mayores antecedentes a los requirentes del arbitraje. El número de registro CIADI es el caso No. ARB/24/30.

(iv) Capítulo 11, Código de quiebras, EEUU

Con fecha de 1° de abril de 2024, WOM S.A., junto con Kenbourne Invest S.A., NC Telecom II AS, WOM Mobile S.A., Conect S.A., Multikom S.A. presentaron una solicitud voluntaria para reorganizar su

estructura de capital, bajo el Capítulo 11 del Código de Quiebras de Estados Unidos, ante el Tribunal de Quiebras de Delaware.

En el requerimiento, presentado en conjunto con la administración de sus sociedades relacionadas, la empresa solicitó la entrada de una orden provisional (the "Interim DIP Order") y una orden final (the "Final DIP Order"), a fin de suscribir un financiamiento que autoriza a los deudores para obtener financiación posterior a la solicitud con superprioridad garantizada, concesión de gravámenes y reclamaciones administrativas, programar audiencia final y otorgar la reparación relacionada. En tal contexto, 20 de junio de 2024, WOM llega a acuerdo con los acreedores en el marco del Capítulo 11, aprobando un financiamiento DIP por US\$210 millones, el que posteriormente fue aprobado por el Tribunal de Quiebras en Delaware, el 15 de julio de 2024.

En esta línea, cabe hacer presente que, conforme al Código de Quiebras de Estados Unidos, la empresa deudora continúa siendo administrada por sus órganos de administración, como ocurre a la fecha en el caso de WOM S.A. En consecuencia, no pierde la capacidad de administrar su patrimonio (debtor-in-possession), cuestión que es el caso a la fecha. Con todo, un procedimiento equivalente a la legislación nacional se asimila a una reorganización de la empresa deudora, en la que no existe una insolvencia, por lo tanto, la empresa no tiene el carácter de "fallida" y continua con su giro.

## **LOS ABUSOS E INEPTITUDES DE LAS EMPRESAS DISTRIBUIDORAS ELÉCTRICAS EN ESTE LARGO CORTE DE LUZ**

Para más de 53.000 familias el corte de luz continuó este fin de semana sin que existan compromisos ciertos de las empresas distribuidoras sobre cuando se va a reponer el servicio eléctrico. Llevan ya más de 10 días sin luz en una sociedad donde los hogares funcionan en relación a la electricidad.

Hace una semana habían 852.000 hogares sin luz, en un desastre similar al ocurrido en el 27F en 2010; pero ahora ha quedado claro que no hay gestión preventiva, ni comités de seguridad energética en las empresas distribuidoras, tampoco existen facultades para el Ministerio y la SEC para acelerar las reposiciones, revelando las imperfecciones de este mercado que requiere nuevas regulaciones considerando la importancia de la electricidad en nuestra vida cotidiana y la posible repetición de estos fuertes sistemas frontales producto del cambio climático .

El gerente de ENEL por varios días nos dijo que no podía asegurar cuando se reponía el servicio, que tampoco tenía información fina sobre cantidad de

hogares sin luz, ni postes caídos y ya el colmo fue cuando dijo "**si cliente no llama, no sabemos que están sin suministro**"; reafirmando la ausencia de un adecuado sistema de información sobre la situación de suministro de electricidad en los hogares.

Esto es una materia grave porque las empresas distribuidoras (ENE, CGE, CHILQUINTA etc) no tienen información sobre la infraestructura eléctrica, al no tener esa información básica no pueden reportar a las autoridades sobre la dimensión de la crisis, ni menos sobre tiempos de reposición y lo lamentable es que aún hay miles de familias sin luz.

Esta crisis ha develado una debilidad estructural grave. No hay información, las empresas le mienten o le ocultan información a la SEC, a los Municipios, al Ministerio de Energía y para que decir a los miles de clientes regulados.

Estamos frente a un sistema a ciegas; por lo tanto, inseguro y expuesto a los abusos y con una autoridad que amenaza con medidas extremas -como cancelar la concesión y hacer ultimátun - que sabemos su impacto en resolver las emergencias.

Superada la crisis se deben remediar estas debilidades modificando la actual legislación colocando mayores estándares de información y estableciendo un sistema de multas disuasivas que incentive a las empresas a invertir en sistemas de información y no como ocurre ahora donde prefiere pagar multas bajas (máximo son 10.000 UTM) que son irrisorias para el nivel de ganancias que tienen anualmente.

Se hace clave generar mesas de trabajo permanentes entre empresas distribuidoras, municipalidades y la autoridad regulatoria para hacer preventivamente la mantención y poda de árboles, situación que explica esta crisis que generó el sistema frontal.

Pero hay consenso en elevar las multas -que le salen baratas a las empresas- porque el límite máximo de 10.000 UTM o sea \$659 millones no resulta disuasivo, ni severo para quienes "hayan alterado la regularidad, continuidad, calidad o seguridad del servicio respectivo, más allá de los estándares permitidos por las normas y afecten a lo menos al 5% de los usuarios abastecidos por la infractora" como lo establece la ley de la SEC.

Estos largos cortes de luz ameritan ser compensados por las empresas según sea los días sin luz que hayan tenido. Así lo establece la ley 18.410 en su artículo 16 B que señala los cortes de luz "darán lugar a una compensación a los usuarios sujetos a regulación de precios afectados, de cargo del concesionario, equivalente al duplo del valor de la energía no suministrada durante la interrupción o suspensión del servicio"; además se señala que las compensaciones a que se refiere este artículo se abonarán al usuario de inmediato en la facturación más próxima.

Pero lamentablemente la compensación opera con la información de ENEL, CGE, Chilquinta que ya sabemos es una mala información; por tanto, vendrá ahora una nueva disputa sobre el número de reales afectados y los días efectivos sin suministro eléctrico. Además, CGE amenaza con desconocer proceso de compensaciones vía SERNAC.

Este sistema de compensaciones requiere modificaciones y hacerlo más alto cuando los días de corte de luz aumentan; o sea el artículo 16B debe incrementarse al triple si los días de corte pasan a 4 días y así sucesivamente.

El sistema de compensaciones y las multas deben incrementarse para que efectivamente sea prioridad a las empresas distribuidoras dar una buena calidad de servicio y también darle un rol más activo a las instituciones públicas que hoy son meros espectadores en una crisis tan grave como la vivida estos 10 días.

**INFORME DE LA COMISIÓN MIXTA DE TRANSPORTE QUE  
RESOLVIÓ DIVERGENCIAS EN SUBSIDIO AL TRANSPORTE  
PÚBLICO**

**Senadora XIMENA ORDENES  
PRESIDENTA COMISIÓN DE TRANSPORTE**

Con este informe de la Comisión Mixta está culminando la tramitación de más de 2 años de un relevante proyecto de ley como es la renovación del Subsidio al Transporte público, tanto para la región metropolitana como para las regiones, vía la creación de un nuevo Fondo de Apoyo al Transporte Público.

Han sido largos 2 años, pero hemos construido un acuerdo en este Senado, en la Comisión de Transporte y que ha sido ratificado por la Cámara tendiente a introducirles cambios significativos que significarán un mejoramiento de la calidad del transporte público en regiones.

La divergencia puntual en la Comisión Mixta sobre los recursos de la Región Metropolitana se resolvió con una fórmula consensuada que tuvo el apoyo de 8 parlamentarios y 2 abstenciones y que esperamos sea respaldado mayoritariamente por esta Sala.

Pero lo principal de esta iniciativa es que estamos hablando de un subsidio para la RM de casi US\$ 1.000 millones anuales y en caso de las regiones supera los US\$ 900 millones anuales para mejorar el Transporte Público.

Con la antigua ley, los recursos del Espejo de Transantiago que se administraban vía FAR Fondo de Apoyo Regional solo un 15% de esos recursos se invertían en transporte público regional y el resto financiaba obras para el desarrollo regional como CESFAM, SAR, Hospitales, infraestructura deportiva en las regiones -canchas y piscinas municipales- y muchos edificios municipales.

**El espejo del Transantiago en la década pasada en las regiones no se invirtió en transporte público regional y eso significó que HOY tenemos un transporte público en las distintas regiones del país atrasado, malo, inseguro y caro.**

La principal innovación de este proyecto de ley que estará vigente hasta el año 2032 es que los recursos para las regiones deberán destinarse a modernizar el transporte público regional, tanto el transporte público mayor como el menor; el Fondo en el Gobierno Regional queda claramente estipulado que debe

financiar iniciativas para el Transporte Público Regional.

Esto exigirá una importante coordinación técnica entre Ministerio de Transporte, Gobierno Regional y los actores del transporte público regional, tanto a nivel de buses como los taxis colectivos.

La nueva ley establece que se podrá invertir en planes de electro-movilidad, como financiamiento de subsidios para tener un transporte público de calidad en las distintas regiones del país.

Eso requiere un esfuerzo relevante en regiones y se crean los Comités Regionales del Transporte Público coordinados por Seremis del Transporte y los actores del sistema de transporte público regional donde deberán acordarse las mallas de recorrido, los estándares de calidad de servicio a los usuarios, los programas graduales de acceso a la electro-movilidad en coordinación con los Gobiernos regionales que administrarán este nuevo Fondo de Apoyo al Transporte Público regional ex FAR.

**Se vienen años, si MTT coordina este esfuerzo técnico y político; donde las distintas ciudades regionales**

tendrán un mejor transporte público para su ciudadanía.

Para los taxis colectivos viene una época de modernización que han esperado por años los gremios y que espero se empiece a traducir en Planes de Modernización y de acceso a la electro-movilidad como ya se está conversando para ciudades como Copiapó, Antofagasta, Coquimbo, Lebu, Osorno como primera etapa.

Para los trabajadores del transporte público mayor como son los buses se vienen años de mejores condiciones laborales.

Y lo principal -para el 66% de la población que es usuaria del transporte público- con la adecuada implementación de esta nueva ley esa mayoría social del país podrá acceder a un transporte pública de calidad en las regiones y por eso, pido al Ministro de Transporte que la implementación de esta nueva ley en regiones sea su prioridad en lo que resta del gobierno.

Así estaremos mejorando la calidad de vida de los usuarios del transporte público en Santiago y en regiones.

Eso es lo que espera la gente de la democracia chilena.

Voto a favor

## Minuta

**Primer Informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que prohíbe la fabricación, comercialización, importación, exportación, utilización, tenencia y porte de dispositivos electrónicos aptos para interceptar, interferir o interrumpir cualquier tipo de señal que se emita a través de un servicio de telecomunicaciones, y establece sanciones en caso de incumplimiento.**

**Boletín Nº 16.598-15.**

Señor Presidente:

El proyecto que esta Sala va a discutir en general en esta oportunidad, en segundo trámite constitucional, tiene origen en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, de 22 de enero del año en curso, con urgencia calificada de "suma".

Durante el análisis en general de este proyecto, la Comisión contó con innumerables invitados del sector transporte más el subsecretario de Telecomunicaciones.

El objetivo de la presente iniciativa, es establecer una prohibición para fabricar, comercializar, importar, exportar, utilizar, tener o portar dispositivos electrónicos que sean aptos para interferir, interceptar o interrumpir cualquier tipo de señal que se emita a través de un servicio de telecomunicaciones, considerando las excepciones que indica, y contempla las sanciones aplicables dependiendo de la gravedad del ilícito.

El Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Claudio Araya, explico que los inhibidores de señal o **jammer**, son dispositivos que emiten ondas de radio para interferir con las señales de telefonía móvil, GPS, WiFi y otras comunicaciones inalámbricas.

Informó, asimismo, que existen espacios en que tiene sentido usar los inhibidores, y es por esa razón que se establecieron excepciones en la iniciativa en discusión.

Seguidamente, explicó que el GPS recibe la señal satelital que calcula la ubicación del dispositivo, y emite una señal informando la ubicación, y utilizando las redes de comunicación existente. Cuando se inhibe la señal, el dispositivo no puede informar la localización, porque se genera una interferencia en todas las bandas posibles de comunicación.

Hace presente que la regulación en discusión se aplica a todos los servicios de telecomunicaciones, sean redes públicas; servicios limitados o servicios intermedios que utilizan espectro radioeléctrico que cuentan con una autorización del regulador. Reiterando que el mayor uso que se hace de estos dispositivos es ilegal.

Sobre este punto, la Biblioteca del Congreso Nacional, en informe del año 2021, concluyó que: "Las actividades delictuales han encontrado en el jamming una manera fácil y económicamente asequible para borrar o distorsionar las huellas electrónicas que sus acciones provocan, como el seguimiento por sistemas de geolocalización satelital (GPS) y telefonía celular".

**Por tales razones el uso de jammers ha sido estrictamente reglamentado y permitido sólo bajo condiciones totalmente controladas, como sucede en las cárceles y en establecimientos educativos durante evaluaciones escritas. En Chile, sin embargo, eso aún no ocurre y, dada su fácil obtención por comercio electrónico, se usa con fines ilegales**

Por lo anteriormente expuesto, la iniciativa propone, mediante un artículo único, modificar la letra g), del artículo 36 B, de la ley N° 18.168, General de Telecomunicaciones, que tipifica como delito de acción penal pública: **"el que maliciosamente interfiera, intercepte o interrumpa un servicio de telecomunicaciones"**, y le asocia la pena de presidio menor en cualquiera de sus grados (61 días a 5 años), además de **disponer el comiso de los equipos e instalaciones**, sancionar al que infrinja lo dispuesto en esta letra, prohibiendo la fabricación, comercialización, importación, exportación, utilización, tenencia o porte de dispositivos electrónicos aptos para interferir, interceptar o interrumpir cualquier tipo de señal que se emita a través de un servicio de telecomunicaciones, estableciendo las sanciones de multa y presidio, en los casos que señala.

Se exceptúa de esas prohibiciones a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, a las Fuerzas Armadas y los servicios bajo su dependencia, a Gendarmería de Chile, a la Agencia Nacional de Inteligencia y a la Agencia Nacional de Ciberseguridad.

Por su parte, el artículo transitorio, dispone que no se aplicarán las penas establecidas en el artículo único de esta iniciativa legal para la tenencia y porte de dispositivos electrónicos aptos para interferir, interceptar o interrumpir cualquier tipo de señal que se emita a través de un servicio de telecomunicaciones, a quien entregue voluntariamente a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública tales dispositivos dentro del plazo de ciento veinte días contado desde la publicación de esta iniciativa de ley en el Diario Oficial, siempre que no se haya formalizado una investigación penal en su contra.

De esta forma, se busca incentivar la entrega voluntaria de dispositivos prohibidos para evitar sanciones, promoviendo la responsabilidad ciudadana, al tiempo que se respetan los principios de acceso y neutralidad, de tal manera que se reafirma el acceso igualitario a las telecomunicaciones y la importancia de la neutralidad de la red.

Se consigno que la conducta que se pretende sancionar mediante esta iniciativa legal, es actualmente un delito de resultado, que implica que es necesario que efectivamente se haya interferido, interceptado o interrumpido un servicio de telecomunicaciones para que se cometa el delito, debiendo además haber actuado el autor con dolo

Es por ello que el Mensaje considera necesario incorporar una norma que prohíba explícitamente la fabricación, comercialización, importación, exportación, utilización, tenencia y porte de dispositivos que permitan interceptar, interferir o interrumpir una señal que se emita a través de un servicio de telecomunicaciones; y que contemple penas privativas de libertad y multas asociadas a casos de quebrantamiento de la prohibición mencionada.

Cabe hacer presente, que los gremios de transporte que expusieron como invitados en la comisión, coincidieron en general, en valorar la propuesta, haciendo constar que, uno de los métodos más utilizados para cometer este tipo de delitos, es mediante el uso de inhibidores de señal de celular y GPS (jammer), para evadir el monitoreo de seguridad con que están equipados muchos de los camiones de empresas de transporte de carga.

El proyecto de ley en discusión, tiene por objetivo transformar a los inhibidores de señal en bienes ilícitos, respecto de los cuales no se puede desarrollar ningún tipo de actividad económica, sancionando, por lo mismo, su porte y uso.

**La propuesta está bien orientada, porque no es posible detectar un uso legítimo de los inhibidores de señal, salvo en las labores propias de inteligencia e investigación criminal.**

**Puesto en votación, fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señora Órdenes y señores Castro y Van Rysselberghe.**

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

Para la discusión en particular como comisión proponemos que haya plazo hasta el 30 de agosto para presentar indicaciones para su análisis en particular.

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

He dicho.

## MINUTA PARA REUNIÓN 12,00

### H

Los más afectados por las alzas tarifarias en electricidad son los hogares y empresas de mayores consumos (superior a 350 KWH)

Las PYMES son las más afectadas

Es clave insistirle a ministro Pardow que deben haber mecanismos de apoyo a las PYMES

Una medida es q pymes accedan a ser **cliente libre** y negociar con empresas distribuidoras

Eso requiere rebajar limite de consumo de 500 kwh a 300 kwh

Eso se lo pidió comisión de energía hace 1 año y tema esta en consulta al Tribunal de Defensa de Libre Competencia y ahí fue apoyado por FNE, gremios PYMES

Y ahora se espera que ministro Pardow tome la decisión política de rebajar límite Y AMPLIAR EL CONCEPTO DE CLIENTES LIBRE.

: El esta planteando otra fórmula bolsas PYMES. EN LA MESA TÉCNICA ministro Pardow planteó esto de bolsa para pymes. Donde se **"estaría facultando a un conjunto de Pymes reguladas comprar su energía a un precio menor que al que actualmente acceden.**

Este mecanismo debe tener una escala limitada, porque, de otro modo podría generar distorsiones mayores en el funcionamiento del sistema.

Esta escala limitada debiese estar orientada a aquellos sectores productivos más intensivos en el uso de la energía y, que a su vez, tienen más dificultades para traspasar esos costos a usuarios finales, siendo el caso más claro el de las APRs (SSR). Así, los beneficiados con la creación de esta bolsa de precio preferente serán las Pymes.

Conforme al diseño, **existirá un proceso de postulación para la determinación de Pymes que tendrán acceso a este precio preferente.** Se considerarán criterios objetivos de focalización para ello.

El mecanismo será transitorio y permitirá a los PMGD inyectar y retirar energía para el suministro de un determinado grupo de clientes (Pymes), permitiendo el traspaso de eficiencias del precio estabilizado (PE 244) de los PMGD a la bolsa Pymes. La energía suministrada por los PMGD será asignada a contratos regulados con precios por sobre Precio Nudo Promedio (PNP), considerando dicho diferencial y el volumen contratado”.

**Sugerencia: Insistirle que se requiere que se avance en las 2 líneas: bolsa para Pymes y rebaja de límite a 300 KWH para ser cliente libre.**

## Sesión 14 de agosto COMISIÓN DE TRANSPORTE

1.- Bol.N° 16519-15 Continuar con el estudio del proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para obligar a identificar y vincular a los pasajeros con su equipaje en el transporte interurbano, con urgencia calificada de "suma".

*En este proyecto solo falta por escuchar a ABI asociación de buses interprovinciales vía su pdte JUAN EDUARDO QUIROZ (coordinadas las tiene Aracely)*

*Próxima sesión puede invitar a ABI y conversar con MTT sobre futura tramitación de este proyecto.*

*El problema de este proyecto es que hay 2 iniciativas similares.*

*En Comisión de Seguridad del Senado es despachó a Sala una iniciativa similar (que está en primer trámite constitucional) y esta este que nació de iniciativa parlamentaria (diputado Araya) pero que abordan identificación de pasajero ligado a equipaje en transporte interurbano.*

*A todas luces parece razonable pedirle a MTT que con Subse de Prevención busquen manera de sincronizar tramitación para fusionarlo (Si no quieren definir cual avanza con los cambios que debemos hacerle).*

.2) Bol.N° 15003-15 Iniciar el estudio de las indicaciones presentadas al proyecto de ley, en primer trámite constitucional, originado en Moción de los Honorables Senadores señor Espinoza y señoras Carvajal, Órdenes, Núñez y Provoste, que modifica la Ley de Tránsito, para consagrar como inhabilidad para la obtención de licencias de conducir profesional, contar con antecedentes penales por delitos de connotación sexual.

*Esta moción se reactiva en la sesión, en junio del 2022 se votó en general a favor y MTT quedó de presentar indicaciones (no lo hizo).*

*Tiene si una indicación del senador Van Ryschelberg y la idea es abrir un nuevo plazo de indicaciones (primera semana de septiembre).*

*En sesión técnica de asesores con MTT este lunes 19 veremos las indicaciones al proyecto de ley.*

*Sugerencia: fijar nuevo plazo de indicaciones para post 18 de septiembre (según lo pide encargada legislativa de MTT) en este proyecto que serán del Ejecutivo..*

#### ***SUGERENCIA PARA SESIÓN DEL MIÉRCOLES 28 DE AGOSTO***

- 1) Escuchar a gremio ABI en proyecto que identifica pasajeros y equipaje en transporte interurbano***
- 2) 2ª parte de la sesión puede ser escuchar a subsecretario SUBTEL y su propuesta de Reforma al sistema de Concesiones en sector Telecomunicaciones***  
***(La tienen lista y quieren informar en la Comisión sobre sus pilares antes de enviarla).***

***Sería escuchar a Subsecretario de Telecomunicaciones para presentar bases de la reforma al sistema de concesiones en sector telecomunicaciones***

**LEY HISTÓRICA PARA LAS REGIONES**  
**Senadora XIMENA ORDENES**  
**PRESIDENTA COMISIÓN DE TRANSPORTE**

Después de más de 2 años de tramitación legislativa se aprobó transversalmente una ley relevante para las regiones como es la renovación del Subsidio al Transporte público, tanto para la región metropolitana como para el resto de las regiones, vía la creación de un nuevo Fondo de Apoyo al Transporte Público.

En este largo período se construyó un acuerdo transversal en el Senado, en la Comisión de Transporte y que fue ratificado por la Cámara tendiente a introducirles cambios significativos a la ley de subsidios al transporte público que significarán un mejoramiento de la calidad del transporte público en regiones, en especial como como nuestra región de Aysén que tiene aún variados problemas de conectividad.

Con la antigua ley, los recursos del Espejo de Transantiago que se administraban vía FAR (Fondo de Apoyo Regional) solo un 15% se invertía en transporte público regional y el resto financiaba obras para el desarrollo regional como CESFAM, SAR, Hospitales, infraestructura deportiva en las regiones -canchas y piscinas municipales- y muchos edificios municipales.

**El espejo del Transantiago en la década pasada en las regiones no se invirtió en transporte público regional y eso significó que HOY tenemos un**

**transporte público en las distintas regiones del país atrasado, malo, inseguro y caro.**

Con esta nueva ley los recursos para las regiones (app US\$ 900 millones anuales) -que estará vigente hasta el año 2032- deberán destinarse a modernizar el transporte público regional, tanto el transporte público mayor -buses- como el menor -taxis colectivos-; la nueva ley es clara al señalar que deben destinarse a financiar iniciativas para el Transporte Público Regional.

Esto exigirá una importante coordinación técnica entre el Ministerio de Transporte, los Gobiernos Regionales y los actores del transporte público regional, tanto a nivel de buses como los taxis colectivos. Se crean los Comités Regionales del Transporte Público coordinados por Seremis del Transporte y los actores del sistema de transporte público regional donde deberán acordarse las mallas de recorrido, los estándares de calidad de servicio a los usuarios, los programas graduales de acceso a la electro-movilidad en coordinación con los Gobiernos regionales que administrarán este nuevo Fondo de Apoyo al Transporte Público regional ex FAR.

La nueva ley establece que se podrá invertir en planes de electro-movilidad, como financiamiento de subsidios para tener un transporte público de calidad en las distintas regiones del país.

Se vienen años -si MTT coordina este esfuerzo técnico y político- donde las distintas ciudades regionales tendrán un mejor transporte público para su ciudadanía.

Para los taxis colectivos viene una época de modernización que han esperado por años los gremios y que espero se empiece a traducir en Planes de Modernización y de acceso a la electro-movilidad como ya se está conversando para ciudades como Copiapó, Antofagasta, Coquimbo, Lebu, Osorno como primera etapa.

Para los trabajadores del transporte público mayor como son los buses se vienen años de mejores condiciones laborales.

Y lo principal -para el 66% de la población que es usuaria del transporte público- con la adecuada implementación de esta nueva ley esa mayoría social del país podrá acceder a un transporte pública de calidad en las regiones y por eso, para el Ministro de Transporte la implementación de esta nueva ley en regiones debiera ser su prioridad en lo que resta del gobierno.

Así estaremos mejorando la calidad de vida de los usuarios del transporte público en regiones que han reclamado por años. Eso es lo que espera la gente de la democracia chilena.

## coordinación legislativa con MTT

- a) En reunión técnica del 19/08 quedamos de que Gobierno debía conversar y convencer a Comisión de Seguridad de q avancemos con 1 solo proyecto q identifique pasajeros en transporte interurbano y lo vincule al equipaje.

Planteamos q lo ideal sería q avancemos con proyecto que está en Com Transporte (está en 2o trámite) y que las indicaciones q se acuerden con seguridad se presenten en "nuestro" proyecto y que el debate en particular se haga -tal vez- en comisiones unidas entre Transporte y Seguridad.

Lo que ayudaría, pero gestiones debe hacerla el gobierno, vía SEGPRES o Interior.

- b) En la moción hubo acuerdo en restringirla a los choferes de transporte público y q sería causal de pérdida de la licencia .

Próximo lunes llegarían con borrador de indicaciones

- c) En proyecto sobre Jammer hubo acuerdo de que tema levantado en la Sala por senadora Ebensperger debe ser resuelto considerando de que es un producto que si requiere las fuerzas policiales y Gendarmería.

Lunes proimo traerían propuestas

## OBSERVACIONES A INDICACIÓN Enrique Van Rysselberghe

El Honorable Senador señor Enrique Van Rysselberghe Herrera ha presentado indicación asociada a un artículo único, vinculada con la Ley de Tránsito.

Dicha indicación busca introducir una modificación en el Artículo 211 de la Ley de Tránsito. Es del caso, que dicha norma está establecida en su Título XVIII, el cual regula el Registro Nacional de Conductores, en específico los deberes de dicho registro.

La modificación propuesta busca incorporar un numero 9 (actualmente tiene 8) al artículo 211, de la siguiente forma:

“... ) Incorporase, en el artículo 211, el siguiente numeral 9:

“9.- Enrolar y mantener un registro público con aquellos conductores con licencia de conducir profesional que tengan antecedentes penales por delitos de connotación sexual, quienes no podrán desempeñarse en ninguno de los sistemas de transporte de pasajeros que existen en el país.”

Debido a lo anterior, se ha requerido informe técnico del Servicio de Registro Civil e identificación.

### **1.- Observaciones**

En relación con la propuesta contenida en el boletín N° 15003-15, donde se incorpora el numeral 9 al artículo 211 de la Ley de Tránsito, que dice relación con *enrolar y mantener un registro público con aquellos conductores con licencia de conducir profesional que tengan antecedentes penales por delitos de connotación sexual, quienes no podrán desempeñarse en ninguno de los sistemas de transporte de pasajeros que existen en el país*”, es posible advertir que los antecedentes penales en la actualidad, son secretos y no públicos, asimismo, no se indica expresamente qué delitos de connotación sexual cubre esta indicación, considerando que la consulta disponible actualmente en la página web de este Servicio sobre inhabilidades para trabajar con menores de edad, contiene información de aquellos condenados por determinados delitos cuya víctima es menor de edad.

Conforme a la redacción de la indicación citada en el párrafo anterior, es necesario considerar lo siguiente:

#### **a ) Registro Público**

Los prontuarios penales son de carácter secreto (sentencias condenatorias y cumplimientos de condena) y los datos que se relacionen con estos tienen igual condición, pudiendo acceder sólo el interesado y las instituciones que participan dentro del circuito penal

(Tribunales de Justicia, Ministerio Público, Gendarmería de Chile y las Policías), por lo tanto, no son públicos.

Ahora bien, como las inhabilidades se encuentran establecidas expresamente en el Código Penal, habría que aclarar si se trata de una nueva inhabilidad, distinta a las ya reguladas y de ser así, establecer un nuevo mecanismo de consulta, para que la respuesta que se proporcione, sea un sí o un no, omitiendo cualquier otro dato.

#### **b) Expresión Técnica**

De acuerdo a lo señalado en la Indicación, se utiliza la expresión “delitos de connotación sexual”, por lo tanto, no se indica expresamente cuales son los delitos contemplados, toda vez que se utiliza una expresión abierta. Actualmente, en materia de Inhabilidades para Trabajar con Menores de edad, la consulta existente en la página web de este Servicio, fue desarrollada considerando el listado de delitos que expresamente señala el artículo 372 del Código Penal.

#### **c) Modificaciones legales**

Conforme con la redacción de la Indicación y en el evento de incorporarse una nueva pena de inhabilidad, **debe modificarse el Código Penal, la Ley de Tránsito, como, asimismo el D.L. N°645 que crea el Registro General de Condenas y Seccional de Inhabilitaciones**, que actualmente en su artículo 6 bis, establece que cualquier persona, podrá consultar por si misma o por otra, (siempre que se identifique), si se encuentra afecta a las inhabilidades para trabajar con menores de edad y maltrato relevante, por lo tanto, en el evento de establecer una pena de inhabilidad, debe contemplarse.

Considerando que dicha indicación forma parte del Registro Nacional de Conductores (RNC), se propone la siguiente redacción:

##### **a) Propuesta de redacción**

***“ 9.- Anotar las condenas por delitos de connotación sexual, los condenados por estas no podrán desempeñarse en ninguno de los sistemas de transporte de pasajeros que existen en el país. Quienes registren estos antecedentes no podrán obtener licencia de conducir profesional ni renovarla”.***

##### **b) Necesidad**

Es del caso que ya existe un Registro Nacional de Conductores, no siendo necesario establecer otro paralelo, por cuanto el RNC ya registra ilícitos penales, esto es, Ilícitos asociados a la conducción (los establecidos en la propia ley de tránsito) , los ilícitos relativos a la conducción en estado de ebriedad y los ilícitos relativos a la conducción bajo la influencia de estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

**c) Observaciones a la propuesta de redacción**

- La frase final de la propuesta engloba dos momentos, el correspondiente a registrar antecedentes penales de connotación sexual al momento de solicitar licencia de conducir profesional y el mismo escenario al momento de renovarla. Lo anterior, dado que un solicitante puede haber obtenido licencia profesional, por cuanto no registraba estos antecedentes penales, pero que al momento de renovarla si los registre.
- Esta redacción puede reforzar la evaluación de la idoneidad moral por parte de la Direcciones de Tránsito, por tanto, debe ser consultado por estas al momento de otorgar o renovar una licencia de conducir.
- Debe tenerse presente, que las licencias profesionales corresponden a las tipo: A-1, A-2, A-3, A-4, A-5.
- Dicha modificación en lo operativo debiese funcionar al igual que los ilícitos mencionados, esto es, que estos sean marcados por el Subdepartamento de Filiación Penal directamente en el RNC, una vez recibidas las sentencias condenatorias.
- Finalmente, estimamos que es necesario modificar obligatoriamente la Ley de Tránsito, dadas las implicancias de la indicación.

**SENADORA XIMENA ORDENES (4º SUBCOMISIÓN DE PRESUPUESTO)**  
**RESPUESTAS A CUESTIONARIO EMOL**

En relación a la discusión del presupuesto 2025, que se discutirá las próximas semanas:

**¿Qué partidas se deberán priorizar, considerando que el Gobierno ya comienza a pensar en su legado?**

- i) EN DEMOCRACIA LO PRINCIPAL ES SEGUIR MEJORANDO LA CALIDAD DE VIDA DE LAS FAMILIAS CHILENAS Y ES CLAVE INVERTIR MÁS EN SEGURIDAD, EN COMBATIR EL CRIMEN ORGANIZADO FORTALECIENDO TECNOLOGICAMENTE A LAS POLICÍAS, LUCHANDO CONTRA LA DROGADICCIÓN DE LOS JÓVENES EN COMUNA DE CLASE MEDIA Y SECTORES VULNERABLES.
  
- ii) TAMBIÉN SE REQUIERE MEJORAR LA CALIDAD DE LA EDUCACIÓN EN ESPECIAL LA EDUCACIÓN TÉCNICA PROFESIONAL Y CENTROS DE FORMACIÓN TÉCNICA PARA QUE LA JUVENTUD PUEDA INSERTARSE EN EL MERCADO DEL TRABAJO Y TAMBIÉN, DEBEMOS HACER UN ESFUERZO ESPECIAL EN LA EDUCACIÓN INICIAL REFORZANDO LA INVERSIÓN EN JUNJI, VTF E INTEGRAL.
  
- iii) OTRA PRIORIDAD DEL DEBATE PRESUPUESTARIO DEBE SER MEJORAR LA ATENCIÓN EN SALUD, ESPECIALMENTE REDUCIENDO LAS LISTAS DE ESPERAS EN LOS HOSPITALES PÚBLICO Y MEJORANDO LA DERIVACIÓN HACIA OTROS CENTROS ASISTENCIALES. COMO AVANZAR EN IMPLEMENTAR LA LEY DEL CÁNCER QUE SE H CONVERTIDO EN LA PRIMERA CAUSA DE MUERTE EN CHILE.
  
- iv) OTRO ELEMENTO CENTRAL DEL PRESUPUESTO 2025 ES QUE TENGA UN FOCO EN LA CREACIÓN DE EMPLEOS, MEDIANTE UNA EJECUCIÓN ACELERADA DE LA INVERSIÓN PÚBLICA, ESPECIALMENTE EN REGIONES. AÚN NO DINAMIZAMOS LA CREACIÓN DE EMPLEOS Y TAMPOCO MEJORAMOS LA PRODUCTIVIDAD DE LA ECONOMÍA CON UNA MAYOR

IMPLEMENTACIÓN DE INICIATIVAS DE INNOVACIÓN PRODUCTIVA.

- v) EN 2025 DEBEMOS AVANZAR EN MODERNIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO EN REGIONES, LA ELECTROMOVILIDAD EN BUSES Y TAXIS COLECTIVOS DEBE LLEGAR A LAS REGIONES CON LA NUEVA LEY DE SUBSIDIOS AL TRANSPORTE PÚBLICO REGIONAL.
- vi) DEBEN DISPONERSE LOS RECURSOS PARA QUE LAS FAMILIAS VULNERABLES Y DE CLASE MEDIA PUEDAN AMORTIGUAR LA FUERTE ALZA TARIFARIA DE LAS CUENTAS ELÉCTRICAS Y ADEMÁS, QUE SE MEJORE LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS ELECTRICOS QUE LA RECIENTE CRISIS MOSTRÓ CORTES DE LUZ LARGOS E INJUSTIFICADOS.

**¿En qué partidas se generará mayor discusión?**

PROBABLEMENTE LAS MAYORES DISCUSIONES SE DARÁN DONDE LAS FAMILIAS CHILENAS RECLAMAN MÁS COMO LA FALTA DE SEGURIDAD, LA MALA CALIDAD DE LA EDUCACIÓN PÚBLICA, LA FALTA DE ATENCIÓN EN LOS HOSPITALES PÚBLICOS CON LAS LISTAS DE ESPERAS Y LA FALTA DE ATENCIÓN ONCOLÓGICA.

DEBEMOS DEBATIR DE COMO MEJORAMOS LA GESTIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS, COMO SE INCENTIVA MEJORES PRESTACIONES EN LA EDUCACIÓN Y SALUD PÚBLICA.

ESTA DISCUSIÓN DEBE SER MIRANDO LAS PRECARIIDADES QUE VIVEN LAS FAMILIAS CHILENAS Y COMO -SIN IDEOLOGISMOS NI POLARIZACIONES INCONDUCTENTES- CONSTRUIMOS CAMINOS COMUNES PARA MEJORAR LAS PRESTACIONES QUE SE FINANCIAN CON EL PRESUPUESTO FISCAL.

YO ESPERO QUE TENGAMOS ALTURA DE MIRA DE ENTENDER QUE LA GENTE YA NO QUIERE MÁS PELEAS EN EL PARLAMENTO Y BUSQUEMOS SOLUCIONES COMUNES PARA ENFRENTAR ESTAS URGENCIAS SOCIALES

**¿Qué dificultades se anticipan para la discusión?**

PARA TENER UNA BUENA DISCUSIÓN PRESUPUESTARIA SE REQUIERE INFORMACIÓN Y TRANSPARENCIA, ESPECIALMENTE DE LOS RITMOS DE EJECUCIÓN DEL GASTO PÚBLICO, COMO TAMBIÉN DE LA EVALUACIÓN DE LOS PROGRAMAS PÚBLICOS.

ESPERO QUE ESA INFORMACIÓN ESTE Y SE ENTREGUE OPORTUNAMENTE.

LA DISCUSIÓN PRESUPUESTARIA VA A ESTAR CRUZADA POR LAS ELECCIONES MUNICIPALES Y REGIONALES DEL 26 Y 27 DE OCTUBRE Y CREO QUE POR EJEMPLO EL DEBATE Y ANÁLISIS DE LOS GOBIERNOS REGIONALES DEBEREMOS HACERLOS PROBABLEMENTE CON AUTORIDADES SUPLENTE Y EN MEDIO DE MUCHAS SEGUNDAS VUELTAS A NIVEL REGIONAL.

ESTO SERÁ UNA DIFICULTAD QUE TENDREMOS PARA VER EL GASTO DE LOS GOBIERNOS REGIONALES.

COMO PAÍS DEBEMOS FORTALCER EL ROL FISCALIZADOR DE CMF, FNE, UAF PORQUE NO PUEDE VOLVER A OCURRIR QUE UNA INDUSTRIA COMO LOS FACTORING INCUBARON EN SU INTERIOR UN FRAUDE DE FACTURAS FALSAS QUE LOS ORGANISMOS PÚBLICOS NO DETECTARON Y SOLO SE VINO A CONOCER LOS AUDIOS FILTRADOS POR LOS MISMOS INVOLUCRADOS.

NUESTRA INSTIRUCIONALIDAD DEBE REFORZARSE PARA PERSEGUIR LOS DELITOS DE CUELLO Y CORBATA Y ESPERO QUE EN PRESUPUESTO 2025 AVANCEMOS EN ESO.

**REUNIÓN DE COORDINACIÓN LEGISLATIVA CON MINISTERIO DE  
TRANSPORTE**

**a) Sobre la agenda de la sesión del 28 de agosto.-**

- i) Sobre proyecto que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para obligar a identificar y vincular a los pasajeros con su equipaje en el transporte interurbano se acuerda escuchar a los profesionales de la Biblioteca del Congreso pero NO votar en general hasta que MTT nos informe de las gestiones con Comisión de Seguridad del Senado donde se está tramitando un proyecto similar.

Hay consenso técnico que no aparece sensato tramitar en la Sala del Senado 2 proyectos de ley similares que están en distintos trámites; por tanto, se espera resultado de la conversación SEGPRES/MTT con mocionantes de la Comisión de Seguridad.

- ii) 2º lugar de la tabla exposición de SUBTEL sobre principios de la Reforma al Sistema de Concesiones en sector Telecomunicaciones.

Se requiere una modernización del sistema de concesiones que dinamice mercado de las telecomunicaciones y la reforma apunta a ese objetivo.

Idea es escuchar a SUBTEL y próxima sesión escuchar a gremio del sector.

**b) Sobre nuevos temas para la Comisión.**

En la Comisión de Vivienda se está terminando de despachar boletín 15534-14, que la Comisión de Transporte pidió ver sólo el artículo 172.

Al respecto se propone que para la próxima sesión del 4 de septiembre se cite para ver una indicación "mejorada" del proyecto de ley que deberíamos presentar vía la presidencia de

la Comisión y ha sido "afinada" entre MTT y MINVU (según lo conversado con asesora MINVU Jeannette Tapia..

**Indicación al numeral 24 del texto aprobado por la Comisión Vivienda y Desarrollo Urbano SENADO.**

Reemplázase el inciso sexto del artículo 172 y agrégase un nuevo inciso séptimo en el mismo artículo, de acuerdo con el siguiente texto:

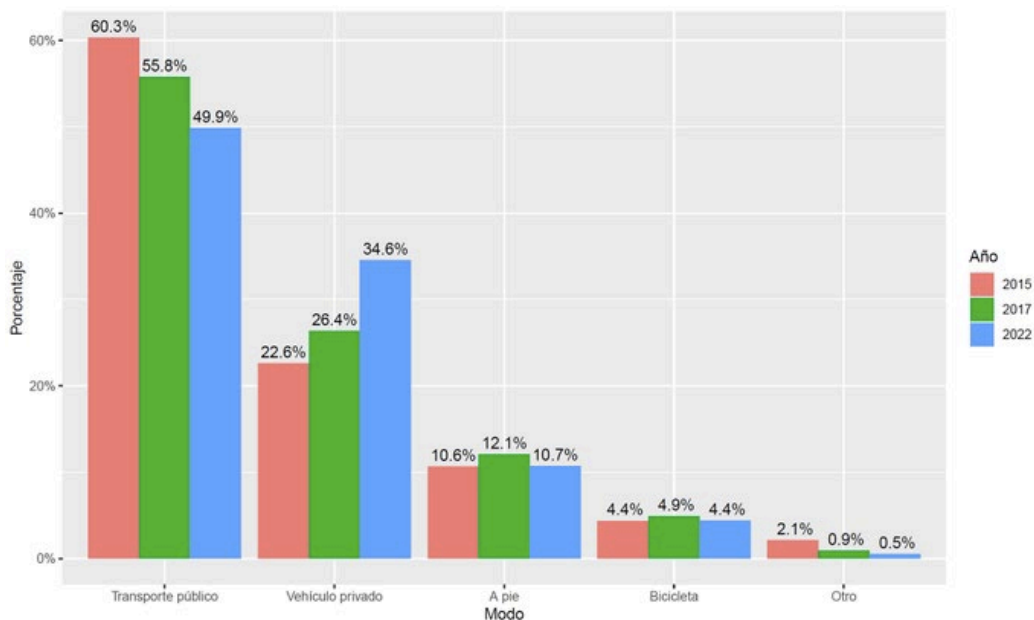
"Al solicitar un permiso de urbanización o edificación o las autorizaciones correspondientes, el propietario deberá acompañarse el comprobante de ingreso del informe de mitigación o el certificado emitido por el sistema que acredite que el proyecto no requiere de dicho informe. Cuando dicho informe deba elaborarse, la resolución que lo apruebe será requisito para el otorgamiento del correspondiente permiso o autorización. Sin embargo, los proyectos que en función de sus flujos vehiculares y peatonales deban elaborar un informe de categoría básico o de otra clase que reemplace a este último, conforme a la metodología que determine el reglamento especificado en el artículo 170 de esta ley, solo será requisito ingresar a la Dirección de Obras Municipales respectiva, una copia de la resolución que apruebe dicho informe para el inicio de las obras aprobadas en el correspondiente permiso o autorización.

La resolución que apruebe el informe de mitigación tendrá una vigencia de tres años desde la fecha de su notificación, la que deberá ser revisada si el proyecto experimenta modificaciones, con el objeto de verificar la suficiencia de las medidas. No obstante, lo anterior, si se ha obtenido el permiso respectivo, la resolución extenderá su vigencia hasta completar, como máximo, un total de diez años para efectos de solicitar la recepción definitiva de las obras. Si vencido ese plazo no se solicita o se rechaza la recepción definitiva, o si habiendo sido solicitada ésta es rechazada, el titular del proyecto deberá presentar un nuevo informe de mitigación y cumplir las medidas que se dispongan al aprobarlo para obtener la recepción definitiva. Lo anterior, no afectará las etapas

con mitigaciones parciales ya ejecutadas y recepcionadas cuando la resolución aprobatoria del informe las hubiere considerado.

ii) Gabinete del Ministro de Transporte quiere que en la próxima sesión de la Comisión (4 de septiembre) informar sobre proceso de licitación del transporte público en Santiago para despegar dudas planteadas por grupo parlamentario Demócrata.

La idea es que en la presentación del Ministerio debatamos sobre la caída de usuarios del transporte público que presenta en la Región Metropolitana, el aumento de costos, los temas de inseguridad y altos niveles de evasión.



CASEN 2015-2017 Y 2022 muestra una caída de uso del transporte público. Aunque MTT señala que en 2023 eso ha comenzado a revertirse.

Acuerdo sería que sesión del 4 de septiembre se vea:

- i) Exposición del Ministerio de Transporte sobre Licitación del Transporte Público en la RM
- ii) Analizar boletín 15534-14, que la Comisión de Transporte pidió ver sólo el artículo 172.

c) Adicionalmente vimos las indicaciones al proyecto JAMMERS y las dudas surgidas planteadas por senadora Ebensperger sobre como garantizar licitaciones competitivas de productos que proyecto considera prohibidos.

Se concordó que se definirán como productos estratégicos para el combate contra crimen organizado y de esa manera a diversos organismos públicos como Gendarmenría, Fiscalía, Carabineros entre otros se les exceptuaría de la prohibición para poder adquirir esos productos de acuerdo a las reglas de la ley de Compras Públicas.

Próximo lunes 2 veremos redacción de indicaciones (a presentar 5 de septiembre) por parte del Ejecutivo.

Asesora de senador Castro señaló que él no compartía enfoque de prohibir estos dispositivos.

**SENADORA XIMENA ORDENES Y SALA DEL SENADO (27 de agosto 2024)**

Señor Presidente, quiero llamar la atención de esta Sala de que en la Comisión de Transporte del Senado se está analizando una moción que tiene semejanzas con este punto 3 de la Tabla.

El proyecto que se verá ahora en la Sala (Boletín N° 16.703-25) "dispone la exigencia de exhibir un documento de identidad y la adopción de otras medidas de seguridad en el transporte terrestre interregional de pasajeros".

El proyecto de ley que está analizando la Comisión de Transporte (Boletín N° 16.159-15) es una iniciativa que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, para obligar a identificar y vincular a los pasajeros con su equipaje en el transporte interurbano, donde hemos escuchado distintos actores durante estas semanas.

Como ustedes pueden observar son 2 iniciativas de seguridad en el transporte interurbano, que obliga la identificación de los pasajeros y lo que parece sensato es que estos proyectos se fusionen y así agilizar su tramitación.

Quiero sugerir a esta Sala que este tema se postergue (acordando por ejemplo la solicitud de un nuevo informe); mientras se organiza una conversación entre la Mesa del Senado, los presidentes de las Comisiones de Seguridad y Transporte y la SEGPRES para que veamos fórmulas de fusionar la tramitación de estas mociones que están ligados a una mayor seguridad en el transporte interurbano de pasajeros.

Señor Presidente es importante resolver esta materia.

## **SENADORA XIMENA ORDENES Y 4ª SUBCOMISIÓN DE PRESUPUESTO**

### AGENDA PARA SEPTIEMBRE

Acordada sesión corta para mañana a las 17,00 hrs de la 4a Subcomisión de Presupuesto iii

Idea es proponer agenda para septiembre de partidas o programas q la 4a subcomisión revise su ejecución. Por ejemplo proponer revisar la ejecución presupuestaria de Seguridad y la ejecución del incremento del gasto para 2024.....

como también ver ver ejecución de SERVEL q este 2024 está concentrado en gasto para elecciones regionales y municipales del 26 y 27 de octubre

Otros temas sería revisar ejecución de los Gobiernos Regionales y evaluar las nuevas glosas que significaron más control del gasto y programas de GORES, como también revisar la ejecución de la Educación Inicial, Educación Pública tanto SLEPS, Municipales donde aún se observan notables retrasos en materia de asistencia escolar, violencia escolar, resultados en materia de aprendizajes escolares ii

### **EDUCACIÓN INICIAL AL MES DE JUNIO**

En Subsecretaría de Educación Parvularia se ha ejecutado 54,5% del convenio con Fundación Integra de \$396.000 millones

En JUNJI la ejecución lleva 56% del presupuesto de \$697.000 millones.

Los convenios con municipalidades y otras instituciones lleva un 51,4% de ejecución a junio de los \$245.000 millones.

## LA RALENTIZACIÓN DEL MERCADO DEL TRABAJO

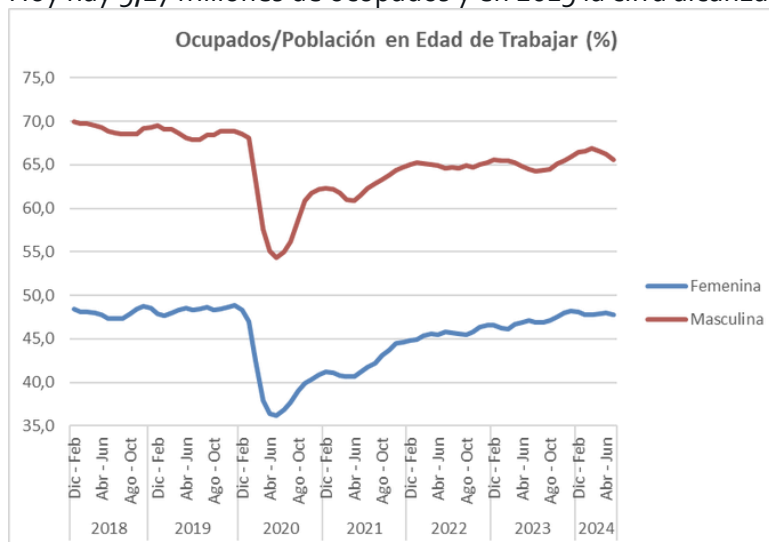
Las Cifras del mercado laboral conocidas hoy algunas son desalentadoras.

Se destruyeron 64 mil empleos, la peor desde la pandemia (otros la calculan en 71.000 empleos)

En momentos en que economía crece al 2%, esto no se expresa en creación de empleos

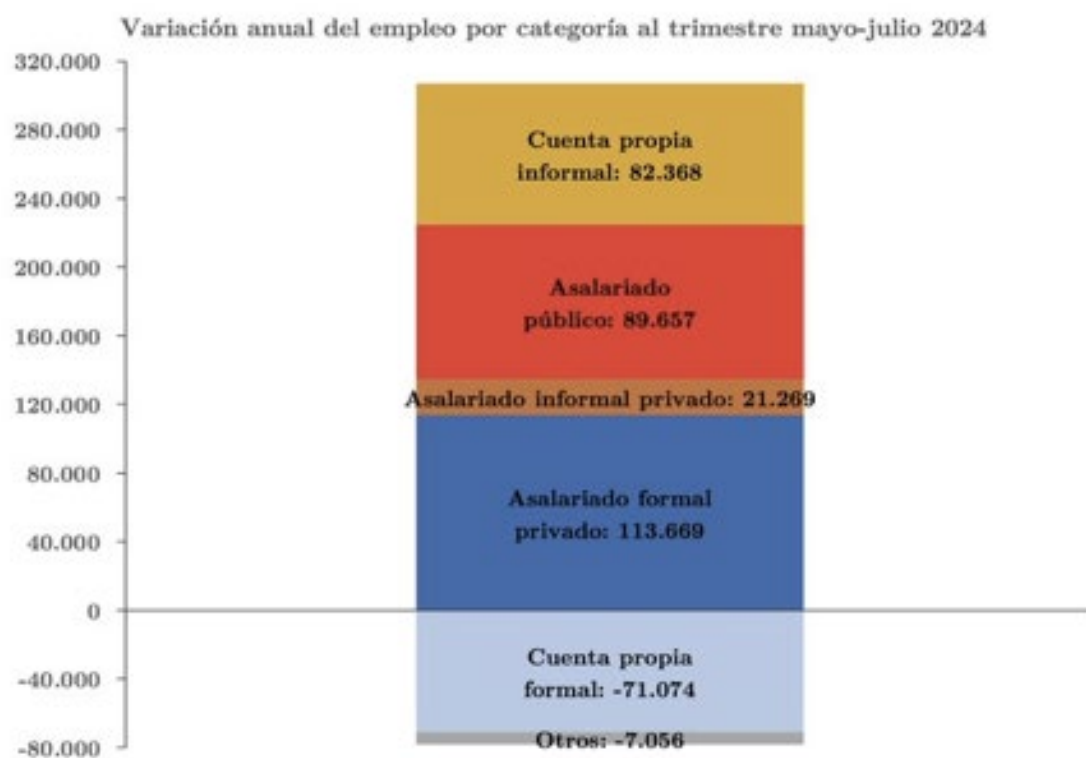


Y en la mirada larga tenemos aún un déficit en relación a los niveles de empleo pre pandemia. Hoy hay 9,27 millones de ocupados y en 2019 la cifra alcanzaba a 9,0 millones.



En último trimestre los sectores económicos que contribuyeron al aumento de la población ocupada fueron comercio (3,3%), administración pública (5,7%) y enseñanza (4,0%):

Las cifras muestran que mercado del trabajo está ralentizado en relación a la trayectoria del ciclo económico positivo que muestra IMACEC.



Fuente: Elaborado en base a Encuesta Nacional de Empleo del INE

Como puede observarse hay 71.000 empleos menos en 12 meses que eran cuenta propia formal.

Y crecen los cuenta propia informales 82.000 empleos; Asalariado público (89.000 empleos, asalariado informal privado 113.000 empleos.

A nivel regional las mayores tasas de desempleo están en Ñuble (10,8%) y la Araucanía (10,7%).

Esta mayor lentitud del mercado del trabajo debiera ser relevado para que exista una política pro empleo en las regiones de mayor desempleo y se priorice en presupuesto 2025 las iniciativas que reactiven la inversión generadora de empleos.

