

# REPÚBLICA DE CHILE



## DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 351<sup>a</sup>, ORDINARIA

Sesión 3<sup>a</sup>, en miércoles 9 de junio de 2004

Ordinaria

(De 15:57 a 18:19)

*PRESIDENCIA DEL SEÑOR HERNÁN LARRAÍN FERNÁNDEZ, PRESIDENTE*

*SECRETARIO, EL SEÑOR CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, TITULAR*

---

### ÍNDICE

*Versión Taquigráfica*

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

**V. ORDEN DEL DÍA:**

Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que concede beneficios a condenados o procesados por infracciones a disposiciones penales relativas a violencia con móviles políticos (3134-07) (se posterga debate y votación para una próxima sesión).....

Proyecto de ley, en trámite de Comisión Mixta, que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, con el objeto de precisar o corregir normas sobre proceso electoral (3417-06) (se aprueba su informe).....

Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.884, sobre transparencia, límite y control del gasto electoral, a fin de establecer sanciones y procedimiento para su aplicación (3519-06) (se aprueba en general).....

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.525, que regula sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias (3264-09) (se aprueba en general).....

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.175, para mejorar transparencia en administración privada de quiebras y fortalecer la labor de síndicos y de Superintendencia de Quiebras (3180-03) (se aprueba en general).....

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, en materia de tránsito terrestre (999-15) (se aprueba en general).....

Proyecto de acuerdo, en segundo trámite constitucional, que aprueba el Acuerdo entre Chile y Brasil que modifica el Convenio sobre Transporte Aéreo (3387-10) (se aprueba en general y particular).....

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que regula arbitraje comercial internacional (3252-10) (se posterga su votación).....

Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo en lo relativo a descanso dominical (3261-13) (se rechaza en general).....

**VI. INCIDENTES:**

Peticiones de oficios (se anuncia su envío).....

*Anexos***DOCUMENTOS:**

- 1.- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que otorga un bono extraordinario, concede beneficios previsionales y modifica DL N° 869, de 1975, y ley N° 19.454 (3549-05)
- 2.- Informe de la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía recaído en el proyecto que dispone la eliminación de ciertas anotaciones prontuariales (3392-17)

# VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

## I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

--Aburto Ochoa, Marcos  
--Arancibia Reyes, Jorge  
--Ávila Contreras, Nelson  
--Boeninger Kausel, Edgardo  
--Bombal Otaegui, Carlos  
--Cantero Ojeda, Carlos  
--Chadwick Piñera, Andrés  
--Coloma Correa, Juan Antonio  
--Cordero Rusque, Fernando  
--Espina Otero, Alberto  
--Fernández Fernández, Sergio  
--Flores Labra, Fernando  
--Foxley Rioseco, Alejandro  
--Frei Ruiz-Tagle, Carmen  
--García Ruminot, José  
--Gazmuri Mujica, Jaime  
--Larraín Fernández, Hernán  
--Lavandero Illanes, Jorge  
--Martínez Busch, Jorge  
--Matthei Fornet, Evelyn  
--Moreno Rojas, Rafael  
--Muñoz Barra, Roberto  
--Naranjo Ortiz, Jaime  
--Novoa Vásquez, Jovino  
--Núñez Muñoz, Ricardo  
--Ominami Pascual, Carlos  
--Orpis Bouchón, Jaime  
--Parra Muñoz, Augusto  
--Pizarro Soto, Jorge  
--Ríos Santander, Mario  
--Romero Pizarro, Sergio  
--Ruiz De Giorgio, José  
--Ruiz-Esquide Jara, Mariano  
--Sabag Castillo, Hosain  
--Silva Cimma, Enrique  
--Stange Oelckers, Rodolfo  
--Vega Hidalgo, Ramón  
--Viera-Gallo Quesney, José Antonio  
--Zaldívar Larraín, Adolfo  
--Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los señores Subsecretario del Interior, y Asesor del Ministro del Trabajo.  
Actuó de Secretario el señor Carlos Hoffmann Contreras, y de Prosecretario, el señor Sergio Sepúlveda Gumucio.

## II. APERTURA DE LA SESIÓN

**--Se abrió la sesión a las 15:57, en presencia de 39 señores Senadores.**

El señor LARRAÍN (Presidente).- En el nombre de Dios, se abre la sesión.

## III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Las actas de las sesiones 58ª, ordinaria, en 18 de mayo; 59ª, especial, y 60ª, ordinaria, ambas en 19 de mayo, todas del año en curso, se encuentran en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

## IV. CUENTA

El señor LARRAÍN (Presidente).- Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

El señor SEPÚLVEDA (Prosecretario).- Las siguientes son las comunicaciones recibidas:

### Mensaje

De Su Excelencia el Presidente de la República, con el que retira la urgencia que hizo presente para el despacho del proyecto que otorga un bono extraordinario, concede beneficios previsionales y modifica el decreto ley N° 869, de 1975, y la ley N° 19.454 (Boletín N° 3.549-05). **(Véase en los Anexos, documento 1)**

**--Queda retirada la urgencia y se manda agregar el documento a sus respectivos antecedentes.**

### Oficios

De la Honorable Cámara de Diputados, mediante el cual comunica que aprobó proyecto que otorga un bono extraordinario, concede beneficios previsionales y modifica el decreto ley N° 869, de 1975, y la ley N° 19.454 (Boletín N° 3.549-05).

**--Pasa a la Comisión de Hacienda.**

Del señor Subsecretario de Pesca y del señor Director Ejecutivo del Instituto de Fomento Pesquero, con los que dan respuesta a sendos oficios enviados en nombre del Senador señor Horvath, relativos a la administración del Complejo Piscícola de Coihaique.

Del señor Gobernador de la provincia de Colchagua, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Moreno, acerca de la posibilidad de disponer recursos para la pavimentación del camino Peor es Nada-Platina, en Chimbarongo.

**--Quedan a disposición de los señores Senadores.**

Informe

De la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que dispone la eliminación de ciertas anotaciones prontuariales, con urgencia calificada de "simple" (Boletín N° 3.392-17). **(Véase en los Anexos, documento 2)**

**--Queda para tabla.**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminada la Cuenta.

-----

El señor LARRAÍN (Presidente).- Solicito la autorización del Senado para que, con motivo del estudio del primer punto de la tabla, ingrese a la Sala el Subsecretario del Interior, señor Jorge Correa Sutil.

**--Se accede.**

-----

El señor LARRAÍN (Presidente).- Igualmente, debo recabar el asentimiento de la Sala para que ingresen los ingenieros señores Carlos Manzur Núñez y Roberto López Eguía, quienes llevarán a cabo el registro de impresión digital de Sus Señorías, lo cual es necesario para habilitar el sistema de votación electrónica adquirido por esta Corporación.

Como se ha podido apreciar, ya se encuentran instaladas las pantallas generales, pero se necesita colocar las individuales, que funcionarán con la huella dactilar de cada uno.

Por lo tanto, solicito la anuencia para el ingreso de esas personas con el propósito de que tomen las impresiones dactilares a los señores Senadores en sus respectivos pupitres, a fin de que el sistema entre a operar lo antes posible.

**--Se autoriza.**

-----

El señor BOMBAL.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor BOMBAL.- En la mañana de hoy, la Comisión de Trabajo y Previsión Social estuvo analizando el proyecto del SENCE y acordó solicitar nuevo plazo para presentar indicaciones –el anterior está vencido-, hasta el martes 15, a las 12, en atención a que el Ejecutivo enviará algunas indicaciones para fusionar parte de dos proyectos sobre la misma materia: uno que se encuentra en la Cámara de Diputados y el que señalé.

En consecuencia, señor Presidente, pido que, si es posible, recabe el asentimiento de la Sala a fin de abrir ese nuevo plazo, para que el Gobierno haga llegar sus indicaciones, en virtud de lo manifestado en la sesión de esta mañana por el señor Ministro del Trabajo subrogante.

El señor LARRAÍN (Presidente).- ¿Habría inconveniente en acoger esa solicitud?

**--Se fija nuevo plazo para formular indicaciones, hasta el 15 de junio, a las 12.**

El señor BOMBAL.- Gracias, señor Presidente.

-----

El señor LARRAÍN (Presidente).- A continuación, el señor Secretario dará a conocer lo resuelto por los Comités.

#### **ACUERDO DE COMITÉS**

El señor HOFFMANN (Secretario).- En reunión de hoy, la unanimidad de los Comités acordó lo siguiente: efectuar una relación del proyecto que concede beneficios para condenados o procesados por violencia con móviles políticos, y luego, que un miembro de la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía rinda el informe respectivo, quedando pendientes el debate y la votación para una sesión posterior.

## **V. ORDEN DEL DÍA**

### **BENEFICIOS PARA CONDENADOS O PROCESADOS**

#### **POR VIOLENCIA CON MÓVILES POLÍTICOS**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde ocuparse, en los términos acordados por los Comités, en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que concede beneficios a los procesados o condenados por infracciones a las disposiciones penales relativas a la violencia con móviles políticos, con informes de las Comisiones de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía, y de Hacienda.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (3134-07) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley: (moción de los señores Flores, Valdés, Ruiz-Esquide y Viera-Gallo)**

**En primer trámite, sesión 13ª, en 19 de noviembre de 2002.**

**Informes de Comisión:**

**Derechos Humanos, sesión 14ª, en 16 de julio de 2003.**



**Hacienda, sesión 19ª, en 16 de diciembre de 2003.**

**Discusión:**

**Sesión 16ª, en 3 de diciembre de 2003 (pasa a Comisión de Hacienda).**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario).- La iniciativa se originó en moción de los Senadores señores Flores, Ruiz-Esquide, Valdés y Viera-Gallo.

Si bien su relación se efectuó el 3 de diciembre de 2003, cabe recordar que en el informe de la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía se deja testimonio de haberla discutido sólo en general. Por su parte, la Comisión de Hacienda, por acuerdo de la Sala del mismo día mencionado, analizó una indicación presentada por el Ejecutivo que incide en materias presupuestarias del Estado.

El proyecto fue aprobado en general por la Comisión de Derechos Humanos por 4 votos a favor (de los Senadores señores Naranjo, Silva, Valdés y Zurita) y una abstención (del Honorable señor Bombal).

El texto que el referido órgano técnico propone aprobar en general consta en el informe que Sus Señorías tienen en sus escritorios.

La Comisión de Hacienda acogió la indicación presentada por Su Excelencia el Presidente de la República, por 3 votos a favor (de los Senadores señores Foxley, Lavandero y Ominami) y la abstención de la Honorable señora Matthei.

Dicha indicación consulta un artículo 5º, nuevo, que hace aplicable a los familiares de las víctimas de los delitos contemplados en el artículo 1º -esto es, de asociación ilícita terrorista o de conductas descritas en la Ley sobre Control de Armas- la totalidad de los beneficios establecidos en la ley N° 19.123, entendiéndose incluida la pensión de reparación.

Finalmente, cabe señalar que el inciso primero del artículo 1º de la iniciativa tiene carácter de norma de quórum calificado, requiriendo, en consecuencia, para su aprobación el voto conforme de 24 señores Senadores. Sin embargo, en lo que respecta al indulto general debe cumplirse con el quórum establecido en el artículo 60, número 16), de la Constitución Política; vale decir, tiene que aprobarse por los dos tercios de los señores Senadores en ejercicio, que en esta sesión corresponden a 31.

Asimismo, el inciso primero del artículo 2º es de rango orgánico constitucional y necesita el voto conforme de 27 señores Senadores.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En discusión general el proyecto.

Tiene la palabra el Honorable señor Naranjo, Presidente de la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía.

El señor NARANJO.- Señor Presidente, si bien me toca efectuar la relación de los hechos, no podré hacerla debido a un problema de disfonía. Pido que la realice el Senador señor Viera-Gallo, a quien por lo demás le corresponde por ser uno de los autores de la iniciativa.

Muchas gracias.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Bien, Su Señoría.

Tiene la palabra el Honorable señor Viera-Gallo.

El señor VIERA-GALLO.- Señor Presidente, el propósito de este proyecto, que tuvo origen en una moción de los Senadores Flores, Valdés, Ruiz-Esquide y quien habla, es otorgar una oportunidad de reinserción social a las personas que hayan sido condenadas o estén actualmente procesadas por la comisión del delito de asociación ilícita terrorista entre el 1º de enero de 1989 y el 1º de enero de 1998, es decir, cuando ya se había restablecido la democracia en el país.

No se trata, por cierto, de compartir los hechos punibles ni las motivaciones que les dieron origen, pero sí de constatar que, transcurridos más de diez años de cumplimiento de las condenas, en condiciones particularmente duras y, en algunos casos, habiéndose comprobado irregularidades en los procesos, la sociedad podría, a través del Parlamento, hacer un gesto de clemencia, de reconciliación, de pacificación, y dar a aquellas personas, que cometieron ilícitos siendo muy jóvenes, en circunstancias muy diferentes de las de hoy, la ocasión de - como acabo de señalar- reinsertarse socialmente.

La iniciativa se estructura sobre la base de cuatro preceptos. El primero significa una rebaja de pena de hasta diez años por esos ilícitos. El segundo exige, para acogerse al beneficio, la suscripción ante el Ministro de Justicia de un compromiso escrito donde se manifieste la voluntad inequívoca de renunciar al uso de la violencia como método de acción política. El tercero somete a los beneficiarios a arraigo y al régimen de libertad vigilada durante cinco años, contados desde el momento en que recuperen la libertad. Y el último establece que se perderán todos los beneficios previstos si se reincide en la comisión de tales delitos, sancionados mediante diversos cuerpos legales, entre ellos la Ley Antiterrorista y la Ley de Seguridad del Estado.

Quiero hacer presente que en este proyecto ha jugado un papel muy activo la Iglesia Católica, especialmente a través de la presencia y constante preocupación de Monseñor Alfonso Baeza -por encargo del Cardenal Arzobispo de Santiago-, quien concurrió a la Comisión. Todos los señores Senadores pueden ver en el informe el testimonio que Monseñor Baeza entregó allí respecto de las motivaciones de la Iglesia a favor de esta iniciativa de reconciliación y pacificación de la sociedad.

Junto con lo anterior, me parece relevante puntualizar que en el informe de la Comisión se deja constancia del planteamiento del Auditor General del Ejército, General de Brigada señor Juan Romero Riquelme, quien también expresó su conformidad con la iniciativa. Por cierto, mantuvo la prescindencia política -por decirlo de algún modo- de esa Institución, pero señaló con toda claridad que el Ejército no veía objeción alguna a que aquella se tramitara.

Puesto en votación el proyecto, obtuvo 4 votos a favor y una abstención.

Cabe hacer presente que en la elaboración del texto participaron, no sólo los suscriptores de la moción, sino además otros Senadores, especialmente de la Unión Demócrata Independiente, quienes desde un comienzo le dieron su respaldo.

Cabe señalar asimismo que, como lo reconoce el informe, ese punto fue recogido con posterioridad en el planteamiento que formuló la Unión Demócrata Independiente con miras a encontrar alguna solución a la situación de los derechos humanos en Chile y que hizo público el Diputado señor Pablo Longueira poco más de un año atrás.

Por su parte, el Presidente de la República, don Ricardo Lagos, cuando formuló su proposición sobre derechos humanos, que el país bien conoce, también incluyó este proyecto como uno de los elementos de ella.

Por lo tanto, en principio al menos, se puede sostener que, más allá de lo reprochable de los delitos cometidos y de la voluntad de los autores, dados el tiempo transcurrido, el rigor de la pena y el tratamiento a que a veces fueron sometidos quienes están procesados o condenados, existe en la sociedad un amplio espectro de fuerzas morales -como la propia Iglesia Católica- y políticas -de la Concertación y de Partidos de Oposición- que propicia dar un paso hacia la libertad de tales personas.

La tramitación de la iniciativa no ha sido fácil. Prueba de ello es que ha permanecido varios meses en espera de su colocación en tabla y del inicio de la discusión.

Parece significativo, pues, valorar que eso haya ocurrido hoy en la Sala del Senado. Y si bien la votación no va a tener lugar esta tarde, por acuerdo de los Comités, no cabe la menor duda de que el hecho de que empecemos el debate y se haya abierto una posibilidad de confluencia de voluntades entre fuerzas de Gobierno y de Oposición franquea la puerta para que se reúnan los 32 votos necesarios a los efectos de que este proyecto de ley de indulto general sea aprobado.

Debo puntualizar que éste es el único camino jurídico que se puede seguir. Porque, cuando se dictaron las llamadas “Leyes Cumplido”, también se aprobó una reforma constitucional -propiciada, si no recuerdo mal, por el entonces Senador don Sergio Díez- en virtud de la cual se quitó al Presidente de la República la facultad de indulto particular que pudiera beneficiar a una persona condenada por

la Ley Antiterrorista y se radicó en el Parlamento la única posibilidad de producir un gesto de clemencia, de perdón; y, para ese efecto, se puso un quórum muy alto.

El Parlamento está colocado hoy ante ese dilema, ante esa disyuntiva.

Creo importante reiterar aquí la voluntad -si no de todos, de su inmensa mayoría- de los presos que se hallan en la condición descrita de reintegrarse en forma pacífica a la sociedad. Y si ayer hubo en la ciudad de Santiago actos esporádicos de violencia cometidos en nombre de la libertad de esas personas, por lo que se nos ha informado, no corresponden a su voluntad.

Sólo me resta esperar que fructifiquen las condiciones políticas que posibiliten la aprobación de esta iniciativa.

Es cuanto puedo informar al Senado, señor Presidente.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Conforme a lo acordado por los Comités, el debate y la votación del proyecto quedarán para una sesión próxima, que será definida por aquéllos, precisamente en el ánimo que señaló el Senador señor Viera-Gallo, de crear las condiciones que posibiliten su aprobación.

En consecuencia...

**--(Manifestaciones en tribunas).**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ruego a los asistentes en tribunas guardar silencio.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, ¿está fijada la fecha de la sesión?

El señor LARRAÍN (Presidente).- No, señor Senador. Los Comités...

**--(Manifestaciones en tribunas).**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Por favor, silencio.

**--(Manifestaciones en tribunas).**

El señor LARRAÍN (Presidente).- ¡He dicho “silencio”!

La fecha de la sesión será determinada por los Comités. Hay la voluntad de celebrarla lo más pronto posible, considerando todos los antecedentes que conoce esta Sala.

## **ENMIENDAS A NORMAS SOBRE PROCESO ELECTORAL MUNICIPAL.**

### **INFORME DE COMISIÓN MIXTA**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde tratar el informe de Comisión Mixta recaído en el proyecto que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades con el objeto de precisar o corregir normas sobre el proceso electoral, con urgencia calificada de “suma”.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (3417-06) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 37ª, en 9 de marzo de 2004.**

**Informes de Comisión:**

**Gobierno, sesión 40ª, en 17 de marzo de 2004.**

**Gobierno (certificado), sesión 45ª, en 7 de abril de 2004.**

**Gobierno (segundo), sesión 53ª, en 4 de mayo de 2004.**

**Mixta, sesión 1ª, en 8 de junio de 2004.**

**Discusión:**

**Sesiones 48ª, en 13 de abril de 2004 (se aprueba en general); 54ª, en 5 de mayo de 2004 (se aprueba en particular); 1ª, en 8 de junio de 2004 (queda pendiente su votación).**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario).- La Cámara de Diputados aprobó el informe de la Comisión Mixta.

La relación fue hecha en la sesión de ayer, y está pendiente la votación.

Cabe recordar que la proposición de dicha Comisión consiste en establecer que “Tampoco podrán ser candidatos a alcalde o a concejal las personas que se hallen condenadas por crimen o simple delito que merezca pena aflictiva.”.

Dicha proposición fue acordada por la unanimidad de los miembros de la Comisión Mixta. Y en la Sala...

**--(Manifestaciones en tribunas).**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Se suspende la sesión.

-----

**--Se suspendió a las 16:15.**

**--Se reanudó a las 16:20.**

-----

El señor LARRAÍN (Presidente).- Continúa la sesión.

Tiene la palabra el señor Secretario.



El señor HOFFMANN (Secretario).- Como decía, en esta sesión sólo cabe votar la proposición de la Comisión Mixta. Su aprobación requiere el voto conforme de 27 señores Senadores. La Cámara de Diputados ya aprobó dicho informe.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En votación.

El señor HOFFMANN (Secretario).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminada la votación.

**--Se aprueba el informe de la Comisión Mixta (35 votos a favor).**

**Votaron por la afirmativa** los señores Aburto, Ávila, Boeninger, Cantero, Coloma, Cordero, Chadwick, Espina, Fernández, Flores, Foxley, Frei (doña Carmen), García, Gazmuri, Larraín, Lavandero, Martínez, Matthei, Moreno, Muñoz Barra, Naranjo, Novoa, Núñez, Ominami, Orpis, Parra, Pizarro, Ríos, Romero, Ruiz-Esquide, Silva, Stange, Vega, Zaldívar (don Adolfo) y Zaldívar (don Andrés).

#### **MODIFICACIÓN DE LEY N° 19.884, SOBRE TRANSPARENCIA,**

#### **LÍMITE Y CONTROL DE GASTO ELECTORAL**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.884, sobre transparencia, límite y control del gasto electoral, estableciendo sanciones y el procedimiento para su aplicación, con informe de la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización y urgencia calificada de “suma.”

**--Los antecedentes sobre el proyecto (3519-06) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En primer trámite, sesión 53ª, en 4 de mayo de 2004.**

**Informe de Comisión:**

**Gobierno, sesión 58ª, en 18 de mayo de 2004.**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario).- La iniciativa se encuentra informada por la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización, la que, en sesión de 11 de mayo, fue autorizada para discutirla en general y particular a la vez en el primer informe, conforme a lo dispuesto en el inciso sexto del artículo 36 del Reglamento.

Su objetivo principal es modificar la ley sobre transparencia, límite y control del gasto electoral, en términos de establecer sanciones para los candidatos o partidos políticos que infrinjan sus normas y de fijar un procedimiento para su aplicación. Al respecto, el mensaje recuerda que el Tribunal Constitucional, al ejercer el control de constitucionalidad del proyecto que se convirtió posteriormente en la ley N° 19.884, objetó la falta de un procedimiento administrativo que permitiera la adecuada defensa, en sede administrativa, de los afectados por las sanciones establecidas en la referida ley, declarando inconstitucionales las disposiciones que contenían dichas sanciones.

La Comisión de Gobierno aprobó en general el proyecto por la unanimidad de sus miembros (Senadores señora Frei y señores Bombal, Cantero, Núñez y Stange).

En la discusión particular, la Comisión introdujo diversas modificaciones al texto del mensaje, las que se describen en el informe. Todas ellas fueron acordadas por unanimidad.

Además del informe, Sus Señorías disponen de un boletín comparado entre el texto de la ley N° 19.884 y el proyecto aprobado por la Comisión.

Cabe destacar que el artículo único del proyecto, conformado por ocho numerales, tiene rango de norma orgánica constitucional, por lo que su aprobación requiere el voto favorable de 27 señores Senadores.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En discusión general el proyecto.

Tiene la palabra el Honorable señor Cantero.

El señor CANTERO.- Señor Presidente, quiero dar sólo una información general para precisar, en su contexto, el alcance de la iniciativa.

El Tribunal Constitucional, en ejercicio del control de constitucionalidad de la normativa que luego se convirtió en la ley sobre transparencia, límite y control del gasto electoral, objetó la falta de un procedimiento administrativo que permitiera al Servicio Electoral aplicar sanciones por las infracciones cometidas.

La iniciativa que ahora analizamos viene a corregir esa situación al establecer un detallado procedimiento administrativo.

Regula, además, la adecuada defensa de los afectados.

Asimismo, consagra sanciones y un procedimiento especial para la aplicación de la ley y, a la vez, repone todas las sanciones suprimidas por el Tribunal Constitucional, que corresponden a exceder el límite de gastos, a omitir donaciones en la información al Servicio Electoral, a infringir las normas sobre

transparencia del financiamiento privado y público, a infracciones del administrador electoral y a rechazo de la cuenta que éste presente al Servicio Electoral. Además, se incorpora una norma con el objeto de asegurar la reserva de identidad del donante.

Ésos son los aspectos más relevantes del proyecto, el cual fue tramitado con gran expedición en la Comisión de Gobierno, con la participación de representantes del Servicio Electoral y de la Subsecretaría de Desarrollo Regional. La mayor parte de sus preceptos se aprobaron por unanimidad.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Coloma.

El señor COLOMA.- Señor Presidente, como bien explicó el Honorable señor Cantero, la iniciativa tiende a corregir distintas interpretaciones, que en su momento el Tribunal Constitucional objetó, respecto de la falta de procedimiento para aplicar sanciones en caso de vulnerarse la ley sobre gasto electoral.

Una revisión más profunda del texto revela que, en esencia, se mantuvo el espíritu de lo aprobado hace un año tocante al límite del gasto y se aprovechó de mejorar lo referente a los aportes a los candidatos, básicamente para asegurar la reserva de los donantes y para generar mandato en el caso de personas naturales.

Estas disposiciones complementan lo vigente en la materia. Tengo la impresión de que constituyen el punto final de una legislación muy importante que regirá de aquí en adelante, lo cual supone una relevante modernización de la política.

Con todo, una lectura más detenida del proyecto pone en evidencia, sobre todo en la víspera de una elección de alcaldes y concejales, disposiciones que

podrían mejorarse. Por eso, una vez aprobado en general sería necesario fijar un plazo breve, no más allá de una semana, para presentarle indicaciones, a fin de que su articulado pueda operar en los próximos comicios municipales. Y faltaría un posible tercer trámite en la Cámara de Diputados.

En consecuencia, concordando con el espíritu de esta legislación - insisto: básicamente es la misma que se planteó hace un año, pero con sistemas de reclamación y de sanciones más eficientes-, pido aprobarla en general y abrir el plazo de una semana para formularle indicaciones.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra la Senadora señora Frei.

La señora FREI (doña Carmen).- Señor Presidente, con esta iniciativa se está perfeccionando el acuerdo a que habíamos llegado en el sentido de incorporar transparencia, control y límites en el gasto electoral, máxime si se considera que en elecciones anteriores en Chile se alcanzaron cifras récord en el mundo. Se trata de montos -millones de dólares- ni siquiera superados por Japón o Estados Unidos.

La iniciativa, que venimos estudiando desde hace cerca de dos años, es fundamental para nosotros. En la Comisión hubo unanimidad en todos sus acuerdos, porque nos pareció adecuada. Por eso, creo necesario aprobarla en general y que dispongamos de breve tiempo para formularle indicaciones, porque ya está bastante acotada. En su estudio han intervenido Senadores de todos los partidos.

Estimo injustificada la inquietud respecto de algunas sanciones, pues es una materia bastante especificada, como lo consigna el informe.

Por lo tanto, juzgo prudente aprobar la idea de legislar y fijar una semana para presentar indicaciones.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Adolfo Zaldívar.

El señor ZALDÍVAR (don Adolfo).- Señor Presidente, comparto plenamente la decisión de aprobar en general la iniciativa, porque su contenido es de gran importancia. Pero hay que mejorar puntos que no han sido recogidos en forma debida.

Por eso, me parece escaso el plazo de una semana. Podría ser de 15 días, a fin de facilitar la presentación de indicaciones que permitan despachar una normativa que realmente nos obligue y nos vincule a todos.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Si no hay oposición, se concederá la palabra al señor Subsecretario del Interior.

Acordado.

Puede hacer uso de ella, señor Subsecretario.

El señor CORREA (Subsecretario del Interior).- Señor Presidente, agradezco al Senado el ambiente de consenso en cuanto al proyecto.

El país no entendería si, luego de anuncios tan importantes relativos a la modernización de la política y a la posibilidad de poner coto a relaciones poco adecuadas en un sistema democrático entre el dinero y la política, esta normativa careciera de eficacia por no establecer sanciones ni procedimientos para aplicarlas.

Una vez fijado ese criterio básico, la Comisión repuso las sanciones ya consensuadas en el Parlamento e incorporó un procedimiento para hacerlas efectivas.

Como se pretende aplicar estas disposiciones en la próxima elección municipal y ya comienzan a recaudarse fondos para las campañas, el Ejecutivo considera indispensable que el plazo para presentar indicaciones sea lo más breve posible. Y estima prudente el plazo de una semana, toda vez que el proyecto, que ha

tenido una larga tramitación, sólo repone ideas ya acogidas por esta Sala. Además, se trata de consignar un procedimiento en torno al cual hubo unanimidad.

Gracias, señor Presidente.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Bombal.

El señor BOMBAL.- Señor Presidente, comparto lo señalado y los plazos propuestos.

Sin embargo, deseo hacer un breve comentario respecto de lo que se desagregó, relativo a procedimientos sancionatorios en la Administración del Estado. Al desagregarse el proyecto que ahora discutimos, la tendencia podría ser -ojalá no ocurra- restar importancia al otro, que es fundamental y que, como dije, establece procedimientos sancionatorios que hoy no tiene la Administración Pública.

En consecuencia, quiero dejar constancia de mi preocupación en el sentido de que la tramitación de la otra iniciativa, la global, se detenga; que, por aprobar la que ahora nos ocupa -que es urgente, dada la próxima elección municipal- aquélla tienda a quedarse atrás.

Entonces, solicito al Ejecutivo, aquí representado por el señor Subsecretario del Interior, mantener en tramitación el otro proyecto, aunque no sea con urgencia, dedicándole la atención necesaria, dada la carencia de normas respecto de los procedimientos en la Administración del Estado.

Este comentario tiene por objeto dejar constancia de la importancia de la iniciativa matriz, de la que se desagregó la que ahora nos ocupa.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Núñez.

El señor NÚÑEZ.- Señor Presidente, el plazo para presentar indicaciones no debiera exceder de diez días. De lo contrario, la Sala estaría en condiciones de aprobar el segundo informe en julio. Mientras más pronto lo despachemos, mucho mejor.

Entiendo que las observaciones del Senador señor Coloma aluden a un artículo, que innova y que fue el más discutido.

Tengo la impresión de que diez días es tiempo suficiente para que la Sala apruebe en particular la iniciativa, antes de la semana regional.

**-Se aprueba en general el proyecto (30 votos) y se fija como plazo para presentar indicaciones el lunes 21, a las 12.**

### **ENMIENDA DE LEY N° 19.525, SOBRE REGULACIÓN DE EVACUACIÓN Y DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.525, regulatoria de los sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias, con informe de la Comisión de Obras Públicas, urgencia calificada de “simple” y votación general pendiente.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (3264-09) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 41ª, en 30 de marzo de 2004.**

**Informe de Comisión:**

**Obras Públicas, sesión 58ª, en 18 de mayo de 2004.**

**Discusión:**

**Sesión 1ª, en 8 de junio de 2004 (queda pendiente su votación).**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.



El señor HOFFMANN (Secretario).- Señores Senadores, la relación del proyecto se efectuó en la sesión de ayer.

Cabe recordar que la iniciativa fue aprobada en general por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión de Obras Públicas (Honorable señores Cordero, Horvath y Sabag) y que los incisos decimocuarto y decimoquinto que se agregan al artículo 1º de la ley N° 19.525 en virtud del número 2 del artículo 1º del proyecto tienen el carácter de normas orgánicas constitucionales, por lo que requieren para su aprobación el voto conforme de 27 señores Senadores.

Es del caso tener presente, también, que la iniciativa debe ser analizada por la Comisión de Hacienda en el trámite de la discusión particular.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde poner en votación el proyecto.

El señor RÍOS.- ¿De qué trata, señor Presidente? ¿Alguien podría informar?

El señor LARRAÍN (Presidente).- En la sesión pasada se realizó el debate en general, Su Señoría, y, en vista de la falta de quórum, la votación quedó pendiente para hoy.

En todo caso, el señor Secretario informará brevemente sobre el texto, para beneficio de quienes aún carecen de esos antecedentes.

El señor HOFFMANN (Secretario).- Recuerdo a los señores Senadores que el proyecto está informado por la Comisión de Obras Públicas, la cual lo discutió sólo en general, y que su objeto principal es perfeccionar el mecanismo de evacuación y drenaje de aguas lluvias, definiéndose, entre otras materias, el financiamiento y la participación del sector privado mediante el sistema de concesiones.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Si le parece a la Sala, se aprobará la iniciativa en general.

El señor MARTÍNEZ.- ¿Me permite, señor Presidente?

Solicito votación nominal, como corresponde.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En votación.

El señor HOFFMANN (Secretario).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminada la votación.

**--Por unanimidad, se aprueba en general el proyecto, dejándose constancia, para los efectos del quórum constitucional exigido, de que emiten pronunciamiento favorable 35 señores Senadores, y se fija hasta el lunes 21 de junio, a las 12, el plazo para formular indicaciones.**

**Votaron por la afirmativa** los señores Aburto, Arancibia, Ávila, Boeninger, Bombal, Cantero, Cordero, Chadwick, Fernández, Flores, Foxley, Frei (doña Carmen), García, Gazmuri, Larraín, Lavandero, Martínez, Matthei, Moreno, Muñoz Barra, Novoa, Núñez, Ominami, Parra, Pizarro, Ríos, Romero, Ruiz, Ruiz-Esquide, Sabag, Silva, Stange, Vega, Zaldívar (don Adolfo) y Zaldívar (don Andrés).

**MAYOR TRANSPARENCIA EN ADMINISTRACIÓN PRIVADA  
DE QUIEBRAS Y FORTALECIMIENTO DE  
LABOR DE SÍNDICOS Y DE SUPERINTENDENCIA**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.175 para mejorar la transparencia en la administración privada de las quiebras, fortaleciéndose la labor de los síndicos y de la Superintendencia de Quiebras, con informe de la Comisión de Economía y urgencia calificada de “simple”.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (3180-03) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 1ª, en 7 de octubre de 2003.**

**Informe de Comisión:**

**Economía, sesión 57ª, en 12 de mayo de 2004.**

El señor HOFFMANN (Secretario).- La relación de la iniciativa se efectuó en la sesión de 18 de mayo recién pasado, quedando pendiente la discusión general.

Cabe recordar, primero, que el proyecto tiene como objetivos principales mejorar la institución de los síndicos privados y perfeccionar el sistema de administración contenido en la ley N° 18.175, de Quiebras; segundo, que fue aprobado en general por la unanimidad de los miembros de la Comisión de Economía, Honorables señores García, Gazmuri, Lavandero, Novoa y Orpis, y, finalmente, que los párrafos tercero y cuarto del N° 5 contenido en la letra d) del número 1 del artículo único tienen el carácter de normas orgánicas constitucionales, por lo que requieren para su aprobación el voto conforme de 27 señores Senadores.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En discusión general.

Tiene la palabra el Honorable señor Orpis.

El señor ORPIS.- Señor Presidente, en el mensaje con que se inicia la tramitación legislativa del texto se consigna que se pretende mejorar la institución de los síndicos privados y perfeccionar el sistema de administración contenido en la actual ley N° 18.175, de Quiebras.

Dicho cuerpo legal debe ser modificado en numerosos aspectos. Existe la mayor premura en resolver algunos problemas relacionados con las actividades de los síndicos y la administración de las quiebras, por lo que el proyecto se ha limitado a estos puntos.

El articulado tiene por finalidad, en primer lugar, fortalecer y dar mayor transparencia al sistema de administración privada de las quiebras, a fin de evitar la eventual ocurrencia de abusos; en segundo término, generar mayor eficacia en la administración del sistema, y, por último, mejorar la institucionalidad de la Fiscalía Nacional de Quiebras y regular sus facultades sancionatorias.

La ley N° 18.175 se caracteriza por instaurar el sistema de administración privada de las quiebras, encomendada a síndicos. Sin embargo, ésta es una de las materias que han dado origen a mayores dificultades, las cuales el proyecto intenta resolver a través de las siguientes modificaciones: elevar los requisitos para acceder a dicha función e incorporar la exigencia de una caución de fiel desempeño del cargo; eliminar vacíos legales respecto de las inhabilidades e incompatibilidades, tanto para integrar la nómina cuanto para asumir como síndico en una quiebra, y establecer prohibiciones en el desempeño de la labor, así como consagrar la preeminencia de la voluntad de los acreedores en la designación, basada en el interés directo en los resultados de la quiebra.

Si la quiebra se declara a solicitud de un acreedor, éste señalará el nombre del síndico que deberá ser designado por el juez en calidad de provisional. En el evento de que sea pedida por el propio deudor, el magistrado deberá citar a los tres acreedores principales a una audiencia previa para el nombramiento del síndico provisional.

Este mismo principio se aplicará respecto de la quiebra que se declare como resultado del rechazo del convenio judicial preventivo, de la declaración de nulidad o de la resolución del convenio, como asimismo en los casos en que debe intervenir un síndico, como informante e interventor, en un convenio judicial preventivo o en las calidades que le correspondan en la cesión de bienes a los acreedores del deudor civil.

Serán nombrados por los acreedores, sin intervención judicial; tendrán facultades de administración de los bienes de la quiebra en caso de que se dicte orden de no innovar, y podrán administrar la quiebra con la opinión periódica de los acreedores.

La instauración del sistema de administración privada de las quiebras condujo a la creación de la Superintendencia, encargada de fiscalizar la labor de los síndicos y de perseguir criminalmente a los responsables de los delitos de quiebra culpable o fraudulenta. Sin embargo, la ley no le otorgó las facultades sancionatorias propias de su rol fiscalizador, en el sentido de aplicar las medidas de suspensión, multa y censura por escrito a los síndicos que no cumplan con las instrucciones y normas que imparta; de fiscalizarlos en los convenios y en las cesiones de bienes; de objetar las cuentas definitivas de administración que presenten. Se faculta a ese organismo, por tanto, para poner en conocimiento del juez de la quiebra o de la junta de acreedores las infracciones que observe. En caso de que se pida la remoción del síndico, el juez deberá suspenderlo de inmediato de sus funciones.

Adicionalmente, la iniciativa incorpora normas de protección a los trabajadores, a los que se permite verificar provisionalmente sus créditos en la

quiebra de su empleador, a la vez que impone a los síndicos la obligación de reservar recursos para el pago.

Cabe agregar que el propósito del texto al prohibir la renuncia de los créditos privilegiados de los trabajadores es precisamente la protección de sus derechos, ya que actualmente son vulnerables a presiones destinadas a que celebren transacciones por una parte de esas acreencias con el incentivo de que sean pagadas de inmediato y sin previa disputa judicial.

También se incorporan beneficios para los acreedores minoritarios, quienes cuentan con protecciones legales, tales como la de que las impugnaciones las resuelve el juez y no el síndico; las preferencias legales, que en el caso de los trabajadores es de primera clase; la obligatoriedad legal de los acuerdos de la junta de acreedores; los delitos en la administración de la quiebra, y la imposibilidad del acreedor a quien pueda perjudicar el ejercicio de una acción pauliana o revocatoria.

Por estas razones, estimamos que la idea de legislar debe ser acogida.

Es del caso destacar que esta iniciativa es parte de la Agenda Pro Crecimiento y que fue aprobada en forma unánime tanto por la Cámara de Diputados como por la Comisión de Economía del Senado. Por ello, anuncio que vamos a votar a favor.

He dicho.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Boeninger.

El señor BOENINGER.- Señor Presidente, la verdad es que en todo lo referente a los síndicos no tengo ningún reparo que formular al proyecto de ley en discusión, pero solicité la palabra a propósito de lo expresado al final por el Senador señor Orpis,

quien aseveró que una de las razones para votar a favor era que la iniciativa formaba parte de la Agenda Pro Crecimiento.

A mi juicio, aquí hay un problema que es más de fondo, por lo que quiero dejar una constancia al respecto, para tratar de transmitir una inquietud más general al Ejecutivo.

Es un hecho, en todas las sociedades, que de cada diez emprendimientos nuevos fracasa por lo menos la mitad. De manera que la eventualidad de la quiebra -sin ninguna mala voluntad, sino simplemente por una apuesta equivocada- es relativamente alta. Entonces, existen legislaciones -como la de los Estados Unidos, si bien no la conozco en detalle- en que se trata de resguardar los derechos de los acreedores, de los trabajadores, cuando una situación de este tipo se produce, pero, al mismo tiempo, el sistema es utilizado a menudo por la propia empresa en grave dificultad económica para poder tener una segunda oportunidad.

Ignoro si se habrán hecho avances sustantivos en la materia, mas la filosofía para contribuir de verdad al desarrollo del emprendimiento en nuestro país debe apuntar a que la quiebra sea un instrumento en que no se considere al quebrado sólo como un delincuente al que se debe sancionar. Porque suele ocurrir, con más frecuencia, que ella es producto de las circunstancias, de la economía, de errores de concepción o del proyecto respectivo, etcétera. En consecuencia, resulta conveniente una etapa posterior en mejores condiciones que la continuidad de giro u otras posibilidades actuales.

Quiero dejarlo planteado solamente como una inquietud. A lo mejor, parte de lo que señalo se halla recogido en la legislación vigente, pero creo que

constituye un tema extremadamente importante en la concepción general del desarrollo de condiciones favorables al emprendimiento.

He dicho.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, en el año 2002 el Gobierno mantuvo un fluido diálogo con la Sociedad de Fomento Fabril a fin de hacer un exhaustivo análisis de la marcha de la economía. En esas reuniones se constató que los aspectos macroeconómicos se encontraban en buen nivel. Sin embargo, al estudiarse la microeconomía, ésta manifestaba un funcionamiento muy poco adecuado fundamentalmente por las regulaciones que la afectaban. De este modo, se resolvió poner en movimiento una serie de medidas con el objeto de corregir cuestiones administrativas y legales. A esto se denominó “Agenda Pro Crecimiento”.

Cabe agregar que el presente proyecto es fruto de 36 reuniones celebradas por todo un equipo técnico que hizo un gran aporte para mejorarlo.

En el marco de la Agenda, se acordó introducir importantes modificaciones a la Ley de Quiebras. A fin de ilustrar lo expuesto, reproduciré lo que se contempló:

“El Gobierno ha concordado impulsar un proyecto de ley que modernice la Ley de Quiebras N° 18.175, con el propósito de minimizar los plazos en que los activos productivos afectados por una quiebra permanecen fuera de la actividad productiva útil. La normativa actual judicializa en exceso dichos procesos, causados por un fenómeno normal en una economía de mercado. Presume situación fraudulenta o delictual en todo evento, por ello induce a comportamientos socialmente ineficientes a las administraciones que intentan inútilmente retardar las



quiebras para evitarlas, e impone plazos y procedimientos claramente posibles de mejorar. Es necesario establecer un marco legal que incentive el emprendimiento y que otorgue nuevas oportunidades a los empresarios que tuvieron que enfrentar una quiebra. Al mismo tiempo, debe mejorarse la regulación del sistema de prelación de créditos y la solución de conflictos entre acreedores de distinto grado.”.

Como se sabe, el juicio de quiebra tiene por objeto tomar todos los bienes de un deudor insolvente, privándolo de la administración, y realizarlos para pagar a sus acreedores hasta donde alcance.

Podemos afirmar que este procedimiento cumple varias funciones.

En primer término, pone fin a una administración ineficaz que ha llevado a una grave situación a la empresa. Por otro lado, parte de los bienes pasa a manos de otras personas, de modo que se pueda, con una buena administración, reordenar el proceso económico. Además, genera el importante efecto de pagar las deudas a los acreedores hasta donde alcancen los activos que se posean, con lo cual se pueden calcular las pérdidas y los saldos. Finalmente, juega un rol liberador, ya que alivia al deudor al dar un término jurídicamente cierto a la situación que lo afecta y, bajo ciertas circunstancias, le permite retomar sus actividades comerciales.

En un estudio hecho por varios economistas se ha logrado determinar que la tasa de mortalidad o desaparición de las plantas industriales en Chile es del orden de 56 por ciento al cabo de diez años. Esto significa que, de cada cien plantas industriales creadas en un año, al cabo de una década sólo sobrevivirán cuarenta y cuatro. Esta cifra, que puede parecer alarmante, tiene igual referente en la experiencia internacional. Con todo, dicha mortandad no significa necesariamente que las empresas hayan quebrado, sino que desaparecieron de la vida económica.

Sobre el mismo tema, y a objeto de determinar un promedio anual de casos en nuestro país, se señaló que la crisis económica de 1982 alcanzó el récord de 892 quiebras, lo que poco a poco se estabilizó hasta llegar a una media de 280. Hoy existen 901 procesos pendientes de años anteriores. No obstante, el promedio de quiebras en Chile es muy bajo.

El proyecto que comentamos dota a la Superintendencia de Quiebras de nuevas facultades y, además, amplía las existentes. Se le otorgan atribuciones para interpretar administrativamente la legislación correspondiente, impartir instrucciones generales y específicas a los síndicos y calificar sus actuaciones, y aplicar multas, si proceden. Se extienden las facultades fiscalizadoras respecto a los síndicos, pero no en los procesos de quiebras, sino más bien en su participación en otros procedimientos concursables relacionados, tales como convenios y cesiones de bienes. También, la Superintendencia tendrá la facultad de objetar la cuenta del síndico. Esta atribución resulta de la mayor importancia cuando los acreedores y el fallido han objetado la cuenta o una parte de ella.

Para ser nombrado síndico de quiebras, el postulante debe ostentar un título universitario como ingeniero civil o comercial, contador, auditor o abogado. Su idoneidad va a ser calificada por el Ministerio de Justicia, el cual hará el nombramiento previo examen de conocimientos. Además, deberá rendir caución de 2 mil UF, a fin de garantizar el buen desempeño de su cargo. Los gastos de administración de la quiebra deberán ajustarse a una tabla, establecida por la Superintendencia, que guarda relación con el monto de los bienes. Esto garantiza la transparencia de la gestión. Incluso, si los acreedores o el fallido estiman necesario aumentar los montos, pueden hacerlo voluntariamente.

Es importante señalar que, en Chile, “caer en quiebra” ha constituido históricamente un verdadero estigma cultural y legal para el fallido. Pienso que es del caso abandonar el enfoque negativo que se hace de su condición de tal, ya que no siempre la quiebra se debe a una mala administración; en una economía de libre mercado y con fuertes tendencias actuales a la globalización, son muchos los factores externos que influyen en ese “fracaso”.

Quiero comentar un aspecto controvertido del proyecto, que dice relación a la enmienda que permite a los trabajadores verificar condicionalmente sus créditos en las quiebras. La crítica se genera porque algunos estiman que aquéllos no podrían participar ni votar en las juntas de acreedores para hacer valer sus derechos. Sin embargo, el nuevo artículo 102 otorga al juez la facultad de determinar, en una audiencia previa a cada junta, los acreedores con derecho a voto. Para ello, no es obstáculo que los respectivos créditos se encuentren impugnados, lo que evita los abusos que se cometen en la actualidad y con el ánimo de excluir a ciertos acreedores de las votaciones. Los trabajadores podrán verificar condicionalmente sus créditos; con ello obligan al síndico a hacer la respectiva reserva de fondos y evitan la situación actual que retarda la obtención de un título para verificar los créditos que muchas veces llegan en el momento en que ya no existen bienes por repartir.

Anuncio que votaré favorablemente la idea de legislar.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ofrezco la palabra.

El señor ORPIS.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Orpis en su segunda intervención.

El señor ORPIS.- Señor Presidente, el Honorable señor Boeninger hizo un comentario que me parece oportuno aclarar al momento de aprobar la idea de legislar.

Su Señoría señaló diversas condiciones y cómo operan las quiebras en países desarrollados, como Estados Unidos.

A ese respecto, debo especificar que el proyecto pretende resolver tres temas muy puntuales, ya que una ley de quiebras es de largo aliento.

Básicamente, la iniciativa apunta a dar transparencia al sistema de administración de las quiebras, a generar mayor eficiencia y a mejorar la institucionalidad de la Superintendencia de Quiebras. Adicionalmente, otorga cierta protección a los trabajadores. Se trata de lo más urgente, pues así se determinó en la Agenda Pro Crecimiento.

Con posterioridad, en una normativa de largo aliento, deberán resolverse en su globalidad los aspectos más de fondo de una ley de quiebras propiamente tal.

El señor BOENINGER.- ¿Me permite una interrupción?

El señor ORPIS.- Con la venia de la Mesa, por supuesto.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Boeninger.

El señor BOENINGER.- Estoy completamente de acuerdo con lo manifestado por el Honorable señor Orpis y, como dije al comienzo, de ninguna manera pretendo discordar con la iniciativa.

Lo que expresé fue que me parecía necesario abordar con mayor profundidad el problema de la quiebra. Porque, para que la legislación sobre la materia sea favorable al entendimiento en el país, como concepto más general, hace falta estudiar más a fondo una nueva orientación de la legislación.

Por lo tanto, concuerdo absolutamente con el Senador señor Orpis en que ese asunto debe incluirse más adelante en otra iniciativa.

Mi intención sólo era dejar planteada esa inquietud sobre el punto.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Puede continuar el Honorable señor Orpis.

El señor ORPIS.- Señor Presidente, para entender bien el problema y graficar mejor la situación, en mi concepto, esta normativa equivale a una “ley corta” de quiebras.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación general el proyecto.

El señor HOFFMANN (Secretario).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminada la votación.

**--Se aprueba en general el proyecto (27 votos favorables),  
dejándose constancia de que se reunió el quórum constitucional requerido.**

**Votaron por la afirmativa** los señores Boeninger, Bombal, Cantero, Coloma, Cordero, Chadwick, Espina, Fernández, Frei (doña Carmen), Gazmuri, Larraín, Lavandero, Martínez, Muñoz Barra, Novoa, Orpis, Parra, Pizarro, Ríos, Romero, Ruiz (don José), Ruiz-Esquide, Sabag, Stange, Vega, Viera-Gallo y Zaldívar (don Andrés).

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde fijar plazo para presentar indicaciones.

Propongo el lunes 5 de julio, a las 12.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, me parece más apropiado el martes 6, aunque sea día de sesión.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Si le parece a la Sala, se aprobará la fecha sugerida por el Senador señor Romero.

**--Se fija como plazo para presentar indicaciones el martes 6 de julio, a las 12.**

### **MODIFICACIÓN DE LEY DEL TRÁNSITO**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde tratar el proyecto, en segundo trámite constitucional, que introduce diversas modificaciones a la ley N° 18.290 en materia de tránsito terrestre, con nuevo primer informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, y urgencia calificada de "simple".

**--Los antecedentes sobre el proyecto (999-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 21ª, en 11 de agosto de 1999.**

**Informe de Comisión:**

**Transportes, sesión 23ª, en 12 de septiembre de 2000.**

**Transportes (nuevo), sesión 1ª, en 8 de junio de 2004.**

**Discusión:**

**Sesión 1ª, en 3 de octubre de 2000 (vuelve a Comisión para nuevo informe).**

El señor HOFFMANN (Secretario).- La Comisión, en su nuevo primer informe, deja constancia de haber discutido el proyecto en general y en particular a la vez, para

que la Sala le dé su aprobación sólo en general, según lo acordado por el Senado en sesión de 3 de octubre de 2000.

Los objetivos principales de la iniciativa son actualizar y perfeccionar la Ley del Tránsito.

El nuevo informe de la Comisión señala que el proyecto fue aprobado en general por la unanimidad de los miembros de esa época, Honorables señores Cordero, Fernández, Lagos, Muñoz Barra y Páez.

En cuanto a la discusión particular, la Comisión acordó diversas modificaciones a lo despachado por la Cámara de Diputados, las cuales figuran en el informe respectivo, donde consta también el texto que se propone aprobar.

Sus Señorías tienen a la vista un boletín comparado dividido en tres columnas: la primera consigna el texto de la Ley del Tránsito; la segunda, el proyecto de la Cámara de Diputados, y la última, el articulado que sugiere la Comisión.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En la discusión general, tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.- Señor Presidente, en mi calidad de Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, deseo informar que el proyecto en debate ingresó al Senado en agosto de 1999, pero lleva cerca de diez años de tramitación en el Congreso Nacional. Con fecha 3 de octubre de 2000, la Sala resolvió que esa Comisión lo informara en general y en particular.

Asimismo, se creó una comisión de trabajo que contó con la presencia de representantes del Gobierno y propuso una gran cantidad de enmiendas, las cuales no fueron incorporadas al texto aprobado por la Cámara de Diputados.

Durante el período en que se prepararon las indicaciones, se aprobaron distintos cuerpos legales que dicen relación a la Ley del Tránsito, en materias tales como velocidad máxima, fotorradars, infracciones vinculadas a la Ley de Alcoholes, etcétera.

En esas condiciones, hoy día nos encontramos frente a una iniciativa que aborda muchos temas distintos de los ya mencionados, por lo que, de alguna forma, lo propuesto al Senado constituye prácticamente una nueva Ley del Tránsito.

El proyecto aprobado por la otra rama legislativa contenía cincuenta numerales. Ahora suman cerca de cien, que tratan materias relacionadas con la seguridad en el tránsito, definiciones y una nueva graduación de las penalidades.

El trabajo realizado por la comisión técnica -que se tradujo en indicaciones sustitutivas que fueron conocidas por la Comisión de Transportes hace un par de meses- fue bastante acucioso. Y el texto que se presenta al Senado para su aprobación general incluye modificaciones sustanciales a la Ley del Tránsito, las cuales, prácticamente en su totalidad, se aprobaron por unanimidad en dicha Comisión.

No obstante lo anterior, me parece conveniente fijar un plazo prudente para formular indicaciones, de manera que los señores Senadores tengan la posibilidad de estudiar el informe, que es bastante extenso, como asimismo de revisar el comparado, a fin de que la Comisión de Transportes pueda recibir las sugerencias del caso.

Por lo tanto, solicito a la Sala que preste su aprobación a la idea de legislar y que se fije un plazo de aproximadamente dos a tres semanas para presentar



indicaciones, con el objeto de que todos los señores Senadores puedan participar en dicho proceso, pues hemos notado gran interés en aportar sus ideas.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, en la práctica este proyecto, más que en una ley, se transformará en una suerte de reglamento, porque, junto con fijar definiciones para diversos conceptos o situaciones sobre tránsito, busca compatibilizar sus normas con los otros cuerpos legales promulgados durante la larga discusión de la iniciativa. Por ejemplo, me refiero a las enmiendas a la Ley de Alcoholes y al consumo de bebidas alcohólicas, a las sanciones derivadas del manejo bajo la influencia del alcohol o a materias de seguridad en el tránsito. De manera que el acucioso trabajo que se llevó a cabo con el Ejecutivo, con la Comisión de Transportes, con diversos Parlamentarios y también con entidades que nos prestaron su asesoría técnica -por decirlo de alguna manera- nos permitió llegar a un texto final bastante completo.

En la Comisión siempre trabajamos sobre la base de una discusión particular; esto es, analizamos cada uno de los artículos. Por ello, me parece que en la Sala deberíamos seguir el mismo criterio, pues de lo contrario resultará dificultoso el despacho del proyecto.

Por esa razón, resulta fundamental que los Senadores tengan el tiempo suficiente -como decía el señor Presidente de la Comisión- para analizar la iniciativa y estudiar cuáles son sus materias más conflictivas, a pesar de que casi la totalidad de sus disposiciones, según entiendo, fueron aprobadas por unanimidad o por amplia mayoría, pues siempre se buscaron acuerdos y consensos.

Como expresaba el Honorable señor Novoa, Presidente de la Comisión de Transportes, varios colegas participaron en la génesis del proyecto, el cual resultó muy distinto del que ingresó al Senado.

Ignoro si quince días es un plazo suficiente para formular indicaciones.

El señor NOVOA.- Podrían ser tres semanas, señor Senador.

El señor PIZARRO.- Sí, eso me parece bien.

Sin embargo, quiero dejar constancia de la urgencia en despachar la iniciativa, pues contiene materias muy importantes que necesariamente deben ser actualizadas.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, el proyecto en debate -como ya se ha dicho- lleva más de diez años en el Parlamento, pero se ha modernizado y adecuado a lo que hoy estimamos pertinente, para lo cual se ha contado con la colaboración de técnicos en la materia.

Como estamos en la discusión general y la iniciativa consta de muchos artículos, considero que un debate más profundo sobre ellos se va a generar cuando sean analizados en forma pormenorizada.

Por lo tanto, adhiero a la petición, formulada tanto por el titular de la Comisión como por su ex Presidente Senador señor Pizarro, en el sentido de aprobar la idea de legislar y fijar un plazo prudencial para la presentación de indicaciones. Ahí seguramente intervendrán todos los señores Senadores.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Seré muy breve, señor Presidente.

Como miembro de la Comisión, quiero destacar que resulta imprescindible actualizar, como lo hace el proyecto, las normas relativas al tránsito terrestre, dados los radicales cambios que se han producido en materia de carreteras e incluso en las arterias urbanas. En ese sentido, cabe hacer presente el importante aporte de los organismos técnicos que participaron en la elaboración del texto aprobado por la Comisión de Transportes.

Asimismo, deseo expresar mi reconocimiento al trabajo efectuado por el ex Presidente de ese órgano técnico Senador señor Pizarro, y también, como es natural, al que ha desarrollado el Honorable señor Novoa como nuevo titular.

Efectivamente, creo que serán muy pocas las modificaciones en la discusión particular, ya que todas las introducidas en la Comisión fueron consensuadas con el Ejecutivo y es difícil alterar un texto fruto del trabajo de muchos años. Así que, en mi opinión, la iniciativa debería quedar despachada con cierta rapidez.

Por supuesto, voy a contribuir con mi voto a su aprobación.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Aparentemente, no hay oposición.

En consecuencia, si le parece a la Sala, se aprobará en general el proyecto.

**--Se aprueba, fijándose plazo para presentar indicaciones hasta el lunes 5 de julio, a las 12.**

El señor MARTÍNEZ.- Señor Presidente, ¿con cuántos votos fue aprobada la iniciativa?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Con los de los Senadores presentes. Es de quórum simple.

El señor MARTÍNEZ.- Por eso pregunto. Porque, si no me equivoco, en este momento somos 17.

El señor LARRAÍN (Presidente).- El quórum para sesionar es de 16, de manera que un proyecto puede ser aprobado con 9 votos.

El señor PIZARRO.- Yo cuento 18 Senadores, señor Presidente.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Bastaría con 9 votos, Su Señoría, por tratarse de un asunto de quórum simple.

La señora FREI (doña Carmen).- Ahí vienen llegando más Senadores, señor Presidente.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Afortunadamente, pero la votación ya está cerrada, y el proyecto, aprobado por la unanimidad de los presentes hace unos instantes, con quórum suficiente, según las disposiciones constitucionales respectivas.

La señora MATTHEI.- ¿Por qué no se tocan los timbres cuando se va a votar?

El señor LARRAÍN (Presidente).- En esta ocasión no se hizo porque existía unanimidad entre los Senadores presentes, en un número que bastaba para aprobar la iniciativa, señora Senadora.

#### **ACUERDO ENTRE CHILE Y BRASIL EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Proyecto de acuerdo de la Honorable Cámara de Diputados que aprueba el Acuerdo entre la República de Chile y la República Federativa de Brasil adoptado por cambio de notas de fechas 5 de octubre y 3 de diciembre de 1998, por el cual se modifica el Convenio sobre Transporte Aéreo suscrito entre ambos países el 4 de julio de 1947, con informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (3387-10) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de acuerdo:**

**En segundo trámite, sesión 20ª, en 17 de diciembre de 2003.**

**Informe de Comisión:**

**Relaciones Exteriores, sesión 58ª, en 18 de mayo de 2004.**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario).- El Acuerdo tiene por objeto ajustar el Convenio sobre Transporte Aéreo suscrito por Chile y Brasil hace ya más de 50 años, en materias de derecho de tráfico y de reconocimiento extensivo de certificados de las aeronaves y licencias del personal aeronáutico.

La Comisión de Relaciones Exteriores dio su aprobación a la iniciativa por la unanimidad de sus miembros (Senadores señores Coloma, Martínez, Muñoz Barra, Romero y Valdés), en los mismos términos en que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados, y, en conformidad a lo dispuesto por el artículo 127 del Reglamento, propone a la Sala discutirla en general y en particular a la vez.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En discusión general y particular el proyecto de acuerdo.

Tiene la palabra el Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, la iniciativa tuvo origen en un mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República.

Se trata de modificaciones al Convenio sobre Transporte Aéreo, suscrito por Chile y Brasil en 1947, que obedecen a la necesidad de ajustar un instrumento internacional que ya tiene más de 50 años de existencia, en materias tanto de tráfico como de reconocimiento extensivo de certificados de las aeronaves y licencias del personal aeronáutico.

En efecto, con el objeto de precisar los derechos de tráfico que cada Parte Contratante concede a las empresas aéreas de la otra para operar los servicios convenidos, se incorpora un Artículo II bis, nuevo.

Tales derechos corresponden a la primera, segunda, tercera, cuarta, quinta y sexta libertades del aire, y comprenden:

a) El derecho de sobrevolar el territorio de la otra Parte Contratante, sin aterrizar;

b) El derecho de aterrizar en el referido territorio para fines no comerciales, vale decir, hacer una escala técnica para reabastecerse de combustible u otra finalidad, sin dejar ni tomar pasajeros, equipaje, carga o correspondencia;

c) El derecho de embarcar y desembarcar en el referido territorio, en los puntos de las rutas especificadas, pasajeros, equipaje, carga y correspondencia, separadamente o en combinación, originados en o destinados a puntos en el territorio de la otra Parte Contratante (ello significa poder efectuar tráfico aéreo entre los territorios de ambas Partes Contratantes);

d) El derecho de embarcar y desembarcar en los territorios de terceros países, en los puntos de las rutas especificadas, pasajeros, equipaje, carga y correspondencia, separadamente o en combinación, originados en o destinados a puntos en el territorio de la otra Parte Contratante.

Lo anterior implica que las líneas aéreas de ambas Partes pueden efectuar tráfico entre el territorio de la otra Parte Contratante y un tercer país, y

e) El derecho de embarcar y desembarcar en el territorio de la otra Parte Contratante, pasajeros, equipaje, carga y correspondencia, separadamente o en

combinación, originados en o destinados a puntos en el territorio de terceros países, a través de su territorio.

La sexta libertad del aire es una variante de la quinta, con la característica de que se trata de pasajeros, equipaje, carga y correspondencia tomados o dejados en el territorio de la otra Parte, para llevarlos a terceros países, pero pasando por su propio territorio. Esta libertad permite a una Parte Contratante distribuir el tráfico como lo estime conveniente, desde su territorio a terceros países, usando sus derechos de tráfico con estos últimos.

Además, se consagra en el párrafo 3º del Artículo II bis la norma de reserva del cabotaje en el territorio de cada Parte Contratante.

En materia de certificados de navegabilidad y de competencia y licencias expedidas y validadas por una de las Partes Contratantes, la reforma incorpora un nuevo párrafo 2º al Artículo IV, con el propósito de que unos y otras sean igualmente reconocidos para los efectos de las operaciones de los servicios que resulten de un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves celebrado entre empresas de ambas Partes Contratantes y permitir que tripulaciones chilenas operen aeronaves brasileñas o que tripulaciones brasileñas operen aeronaves chilenas.

Lo anterior complementa el mencionado Artículo IV y permite adecuarse a las actuales modalidades de operación de aeronaves, en que el arrendamiento, el fletamento y las operaciones conjuntas constituyen la forma más corriente de explotación, haciéndose necesario un reconocimiento de estos certificados y licencias a las tripulaciones de las empresas de ambas Partes Contratantes.

Por su parte, los invitados a la sesión coincidieron en estimar altamente conveniente la aprobación de las modificaciones del Convenio, entre otras razones porque el reconocimiento de la llamada "sexta libertad" es una tendencia mundial y porque el proyecto es beneficioso para la industria de aviación comercial chilena.

Sometido a votación el proyecto de acuerdo, fue aprobado en general y en particular por la unanimidad de los miembros de la Comisión.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si le parece a la Sala, se aprobará.

**--Por unanimidad, se aprueba en general y en particular el proyecto de acuerdo.**

#### **REGULACIÓN DE ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que regula el arbitraje comercial internacional, con informe de la Comisión de Relaciones Exteriores.

**Los antecedentes sobre el proyecto (3252-10) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley:**

**En segundo trámite, sesión 7ª, en 4 de noviembre de 2003.**

**Informe de Comisión:**



**Relaciones Exteriores, sesión 58ª, en 18 de mayo de 2004.**

El señor ROMERO.- ¿Me permite una moción de orden, señor Presidente?

Como la iniciativa contiene normas cuya aprobación requiere quórum de ley orgánica constitucional, sugiero postergar su discusión hasta la próxima sesión.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Propongo iniciar el debate y en su momento decidir cuándo se votará.

El señor ROMERO.- ¿Cómo no?

El señor HOFFMANN (Secretario).- La Comisión discutió el proyecto sólo en general. Sus objetivos principales son regular en nuestro ordenamiento jurídico, de manera específica, el arbitraje comercial internacional y, de este modo, permitir que Chile ocupe un lugar destacado como centro de arbitraje en el comercio internacional, en particular a nivel latinoamericano.

La iniciativa fue aprobada en general por la unanimidad de los miembros de la Comisión (Senadores señores Coloma, Martínez, Muñoz Barra, Romero y Valdés), en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

Finalmente, corresponde señalar que los artículos 5º; 10, números 3), 4) y 5); 12, número 3); 13, número 1); 14; 15, número 3); 26; 33, números 2) y 5), y 35 tienen carácter de normas orgánicas constitucionales, por lo que para acoger la idea de legislar se necesita el voto conforme de 27 señores Senadores.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En discusión general.

Tiene la palabra el Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, el proyecto, iniciado en mensaje, cumple su segundo trámite constitucional.

A las sesiones de la Comisión asistieron, especialmente invitados, el Ministro de Justicia, don Luis Bates; el Asesor Legislativo de dicho Ministerio, don Mauricio Zelada; el Presidente de la Cámara de Comercio de Santiago, don Carlos Jorquiera Malschafsky; el Presidente del Colegio de Abogados, señor Sergio Urrejola Monckeberg; los abogados señores Jaime Yrarrázaval y Ricardo Sateler, y los profesores señores Raúl Bertelsen y Cristián Maturana.

La iniciativa en discusión regula el arbitraje comercial internacional.

Sobre el particular, cabe señalar que en 1966 la ONU creó la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, organismo que, en junio de 1985, aprobó la denominada "Ley Modelo sobre Arbitraje Comercial Internacional" (UNCITRAL).

Al respecto, es importante mencionar que la referida Comisión no adoptó el sistema usual de los tratados internacionales como instrumento para resolver disputas comerciales entre naciones, sino la forma de la Ley Modelo, ya que por esta vía se puede alcanzar uniformidad en la solución de las controversias propias del comercio exterior, pues tienden a desaparecer las diferencias nacionales de los distintos sistemas jurídicos estatales respecto del arbitraje.

En el Derecho comparado, la Ley Modelo ha servido de patrón para todas las nuevas leyes sobre la materia, la última de las cuales se aprobó en España en diciembre de 2003. También ha sido adoptada en Alemania, Australia, Bermuda, Bulgaria, Canadá, Chipre, Egipto, Estados Unidos (California, Connecticut, Oregon y Texas), Guatemala, Hong Kong, Hungría, India, Irán, Irlanda, Kenia, Lituania,

Macao, Malta, México, Nueva Zelandia, Nigeria, Omán, Perú, Reino Unido, Rusia, Singapur, Sri Lanka, Túnez, Ucrania y Zimbabwe.

En lo que respecta a Chile, y en especial a nuestro sistema jurídico, el arbitraje comercial internacional no está regulado específicamente. Por ende, cuando se lleva a cabo en territorio nacional rigen las mismas normas que se aplican para el arbitraje doméstico. En cambio, si la sede del arbitraje se encuentra en el extranjero, operan diferentes tratados internacionales, ratificados por nuestro país, sobre cumplimiento de fallos dictados en el exterior. Entre esos acuerdos están la Convención de Nueva York, la Convención de Panamá y el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados.

En consecuencia, y teniendo en cuenta que las normas chilenas vigentes, por estar concebidas para arbitrajes de derecho interno, son inadecuadas para los casos externos, es posible concluir que tenemos un vacío legal en materia de arbitraje comercial internacional que es imprescindible llenar.

En ese contexto, tres consideraciones ameritan que adoptemos una ley en este ámbito: la multiplicación de transacciones con cláusula arbitral; el incentivo al juicio en nuestro territorio -esto cobra especial relevancia para las empresas pequeñas y medianas, pues les resulta muy oneroso litigar en el extranjero- y el objetivo de convertir a Chile en un centro de arbitraje, especialmente a nivel de América Latina.

Asimismo, la situación externa del país y su integración a la economía global hacen necesario legislar sobre la materia acogiendo los estándares internacionales reconocidos.

Por eso, el proyecto en debate tiene como objetivo fundamental, por una parte, subsanar una laguna normativa del ordenamiento jurídico interno, ya que nuestra legislación no regula el arbitraje comercial internacional; y por otra, llegar a ocupar un lugar destacado como centro de arbitraje en el comercio internacional, sobre todo en el ámbito latinoamericano.

Los invitados a las sesiones de la Comisión coincidieron en estimar altamente conveniente la aprobación del proyecto, porque la apertura comercial chilena y la globalización hacen imperativo contar con una normativa de esta índole a fin de brindar una modalidad eficaz de resolución de disputas y, por esa vía, seguridad jurídica a los agentes del comercio externo.

Asimismo, estuvieron de acuerdo en la importancia de ser fieles a la referida Ley Modelo, ya que es la única forma de generar confianza en el extranjero y favorecer la creación de un centro de arbitraje internacional en Chile.

Sobre este punto, es preciso destacar que la Cámara de Diputados introdujo una modificación al artículo 5° de la iniciativa. Y como urge aprobar un texto lo más similar posible a la Ley Modelo, la Comisión de Relaciones Exteriores invitó a los señores Diputados que apoyaron esa enmienda a participar en el debate. Ellos, en definitiva, concordaron en que lo relativo a la tuición de la Corte Suprema respecto de determinados recursos quedaba perfectamente resguardado tal como se hallaba redactado el artículo 5°.

Por ello, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros, presentó una indicación -ahora está en la Secretaría del Senado- con el objeto de reponer el artículo 5° de la Ley Modelo, que había propuesto el Ejecutivo. Así, en concordancia con los integrantes de la Cámara Baja a que me referí, se asegura que

en el tercer trámite constitucional se aprobará una normativa virtualmente idéntica a la Ley Modelo de UNCITRAL. Eso permitirá a los inversionistas extranjeros y a quienes quieran venir a litigar a Chile confiar en que no habrá sorpresas en el camino, pues se trata de una ley que ya conocen, porque se aplica en distintas partes del mundo.

Señor Presidente, en reunión de Comités planteamos la necesidad de aprobar en general y en particular el proyecto, dado que la indicación ya fue presentada en la Secretaría. Por lo tanto, pido a Su Señoría que en la próxima sesión plantee a la Sala votar de esa manera, a fin de acelerar la tramitación.

La ley en estudio reviste extraordinaria importancia, porque Chile podría convertirse en el centro de arbitraje comercial de Latinoamérica, lo que le daría una categoría muy especial como plataforma de desarrollo de negocios y de inversiones, y también la ventaja de ser prácticamente el primer país de América del Sur en contar con la Ley Modelo de UNCITRAL.

Quedan expuestos, entonces, los acuerdos de la Comisión de Relaciones Exteriores para ser sometidos a la consideración del Senado.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Si le parece a la Sala, en atención a lo planteado por el señor Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, se dejará pendiente la votación general y particular de la iniciativa y se tendrá por presentada una indicación que se entregará a los señores Senadores para los efectos de considerarla en la próxima sesión.

**--Así se acuerda.**

**DESCANSO DOMINICAL PARA TRABAJADORES DEL COMERCIO**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde tratar el proyecto de ley, iniciado en moción del Senador señor Ruiz, en primer trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo en lo relativo al descanso dominical, con informe de la Comisión de Trabajo y Previsión Social.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (3261-13) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:**

**Proyecto de ley: (moción del señor Ruiz De Giorgio)**

**En primer trámite, sesión 5ª, en 17 de junio de 2003.**

**En sesión 35ª, en 16 de septiembre de 2003 (se solicita segunda discusión).**

**Informe de Comisión:**

**Trabajo, sesión 30ª, en 2 de septiembre de 2003.**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario).- Este proyecto, que está en segunda discusión, tiene como objetivo eliminar la excepción al descanso dominical respecto de los trabajadores del comercio, posibilitando que siempre dispongan de su tiempo de descanso semanal en día domingo.

La Comisión de Trabajo y Previsión Social aprobó en general y particular la iniciativa por 3 votos a favor (Senadores señores Lavandero, Parra y Ruiz) y 2 en contra (Honorable señores Canessa y Fernández).

El texto que se propone aprobar consta en la parte pertinente del informe.

Finalmente, cabe recordar que el referido órgano técnico recomienda al señor Presidente que el proyecto, atendido que consta de un artículo único, sea discutido en general y particular a la vez, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Solicito la autorización de la Sala para que ingrese el asesor del Ministro del Trabajo, don Francisco del Río.

**--Se accede.**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Como señaló el señor Secretario, esta iniciativa se encuentra en segunda discusión.

En discusión general y particular.

Tiene la palabra el Senador señor Ruiz.

El señor RUIZ (don José).- Señor Presidente, la Organización Internacional del Trabajo, en el Preámbulo de su Constitución, reconoce la importancia de mejorar las condiciones laborales, entre otros aspectos, en lo concerniente a la fijación de la duración máxima de la jornada y de la semana de trabajo.

Es un criterio internacionalmente reconocido y consagrado en nuestra legislación el de que todos los trabajadores tengan derecho a un tiempo de descanso semanal ininterrumpido de un día en el curso de cada período de siete días.

El Convenio de la OIT sobre el descanso semanal, N° 106 (comercio y oficinas), en su artículo 6, número 3, dispone: “El período de descanso semanal coincidirá, siempre que sea posible, con el día de la semana consagrado al descanso por la tradición o las costumbres del país o de la región.”. En Chile, ese día ha sido tradicionalmente el domingo.

El que exista un día de descanso semanal se funda, entre otras razones, en consideraciones de índole biológica, pues se busca preservar la salud de los trabajadores. La falta de un adecuado descanso no sólo deteriora la salud del trabajador, sino que también aumenta los riesgos laborales, amenazando a quienes lo rodean.

Que el descanso semanal sea en domingo, teniendo origen religioso, se funda también en necesidades familiares, sociales y culturales. Entre éstas cabe destacar, como lo ha señalado la Iglesia Católica, la importancia de que exista un tiempo común de descanso y esparcimiento para todos los miembros de la familia.

El descanso semanal en domingo constituye la regla general en nuestro ordenamiento laboral; de modo que las empresas o faenas no exceptuadas del dominical no pueden distribuir su jornada ordinaria de trabajo en forma que incluya el día domingo o el festivo, salvo en caso de fuerza mayor.

Entre los exceptuados del descanso dominical se encuentran quienes se desempeñan en los establecimientos de comercio y de servicios que atiendan directamente al público, respecto de los trabajadores que realicen dicha atención y según las modalidades del establecimiento pertinente.

El Código del Trabajo, al permitir que se labore en domingos o festivos, debería apuntar más bien hacia las actividades que por su naturaleza no pueden suspenderse en dichos días. Así, en otros países de similar o superior nivel de desarrollo que el nuestro se ha reconocido la importancia de preservar el domingo como día de descanso semanal, admitiendo las excepciones estrictamente necesarias. Entre estas últimas, en varias de esas naciones no se ha considerado al comercio, a diferencia de lo dispuesto en nuestra legislación, que permite el trabajo dominical de



los dependientes de ese sector. En este punto, la normativa chilena privilegia la comodidad de los consumidores, en perjuicio del descanso y del tiempo de vida familiar de los trabajadores de dicha área.

Hasta el año 1975, en nuestro país existía un sistema de jornada única para todo el sector del comercio, según el cual se disponía el cierre obligatorio a partir de una hora determinada de lunes a viernes y desde las 13 del día sábado. Ello fue derogado por el decreto 934, que estableció la libertad de horario de los establecimientos comerciales.

Con la iniciativa en debate no se pretende retrotraer la regulación del descanso a aquella estricta normativa, sino simplemente garantizar a quienes laboran en el comercio por lo menos un día a la semana de vida familiar. Para ello se propone eliminar a los trabajadores de los establecimientos comerciales de las faenas exceptuadas del descanso dominical y regirlos por las reglas generales del Código Laboral.

En el mundo desarrollado ha disminuido notoriamente la jornada de trabajo y han aumentado las horas de descanso. En nuestro país, a partir de una indicación que presenté al proyecto de reformas laborales del año 2001, aprobamos una reducción de la jornada semanal: de 48 a 45 horas. Esta modificación entrará en vigencia en enero del próximo año.

Sin embargo, los horarios de los trabajadores del comercio no parecen beneficiarse de la tendencia generalizada a disminuir la jornada. Además de estar excluidos del descanso dominical en los períodos inmediatamente anteriores a Fiestas Patrias, Navidad u otras festividades, el empleador puede extenderles la jornada ordinaria hasta en dos horas diarias.

De acuerdo con diversos estudios, los trabajadores del comercio laboran en la semana un número de horas mayor que el promedio nacional. Y los dependientes de supermercados y centros comerciales, conforme a encuestas realizadas en la ciudad de Santiago, tienen una jornada media semanal que excede en seis horas dicho promedio.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Perdón, señor Senador, pero concluyó su tiempo.

En la segunda discusión, el tiempo se reduce a la mitad.

El señor RUIZ (don José).- Termino en seguida, señor Presidente.

Según lo planteado por dirigentes de los trabajadores del comercio, aunque quisieran disponer del domingo para sus familias, muchos se ven en la obligación de laborar ese día, atendida la estructura de su remuneración, compuesta de un sueldo base muy bajo y de comisiones por ventas. Como la mayor parte de ella se encuentra constituida por las comisiones, no desean perder las que pudieran obtener ese día. Este estímulo no sólo lleva al trabajo en domingo, sino incluso durante la colación, pues se trata de no perder clientes.

Esa suerte de complicidad de los trabajadores para aceptar el incumplimiento de las normas dificulta gravemente la labor de fiscalización de los organismos pertinentes.

Todo lo anterior me hace llegar al convencimiento de que la cuestión debe ser regulada por la vía legislativa, ya que no se resolverá por el mero funcionamiento del mercado.

En su texto original, el proyecto consideraba exceptuar del descanso dominical a los trabajadores que se desempeñan en establecimientos de comercio sólo si hubieran sido contratados en forma exclusiva para trabajar los días sábados,

domingos o festivos. Esto, de acuerdo con lo señalado, resultaría claramente perjudicial para quienes cumplen una jornada normal, pues las comisiones más importantes las obtendrían aquellos que laboraran en jornadas más reducidas. Por ello, me pareció adecuado retirar esa parte de la iniciativa.

Debemos reconocer que si el comercio no laborara el domingo por no contar con trabajadores, las ventas de ese día probablemente no se trasladarían en su totalidad y de manera inmediata al resto de la semana. Pero eso se explica porque parte de ellas son las originadas en las denominadas “compras impulsivas”. Las compras necesarias, que son la mayoría, obviamente se realizarían el resto de la semana. Con todo, es posible prever que al poco tiempo los consumidores adecuarán sus costumbres a los días de funcionamiento del comercio, con lo que no disminuirá el volumen total de las ventas.

El proyecto que hoy discutimos se inscribe en la línea de dignificar a los trabajadores como personas, posibilitándoles gozar de un apropiado tiempo semanal para la vida familiar y el esparcimiento. Iniciativas como ésta implican definir qué tipo de sociedad queremos construir, qué oportunidades podemos ofrecer a los ciudadanos para que tengan en la práctica una vida más feliz.

Al respecto, creo que no se puede construir una sociedad en que por beneficiar a una parte de ella, los compradores, se perjudique a la otra, los trabajadores que laboran el día domingo.

Por las razones expuestas y porque pienso que viene a llenar un vacío, con lo cual permitirá fortalecer aún más a la familia, solicito a la Sala que apruebe este proyecto de ley.

He dicho.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, en la Comisión de Trabajo voté en contra del proyecto porque, lejos de favorecer a los trabajadores de establecimientos comerciales, los perjudica. Pero no sólo los perjudica a ellos al impedir en la práctica que los negocios abran los domingos, sino también al resto de la población. Es decir, los trabajadores de otras actividades -industriales, campesinas, en fin- tendrían que comprar en días laborales, de lunes a sábado, y no podrían hacerlo como hoy: los domingos, con sus familias.

Por otra parte, quienes laboran en el comercio también se verían perjudicados porque, al disminuirse la jornada, habría menos contratados. No olvidemos que los que trabajan los domingos deben cumplir el máximo de aquélla; es decir, no pueden exceder las 48 horas, que después se rebajarán a 45. Entonces, si se disminuyen los días de trabajo, se necesitará a menos personas y, por consiguiente, se producirá una merma de personal en el sector.

Esto nos hace concluir que el proyecto es muy inconveniente -por eso lo votamos en contra-, pues disminuye las fuentes laborales en el comercio y las posibilidades de los trabajadores de otras áreas para comprar en domingo; se les obligaría a hacerlo otro día, cuando deben desarrollar sus propias actividades, y, por consiguiente, se les estaría restringiendo su libertad.

Desde luego, si se aprobara el proyecto, todos los mall tendrían que cerrar. No sería factible que abrieran, porque los establecimientos comerciales ubicados en ellos no podrían contratar a otras personas para hacerlo, porque la ley lo prohíbe. De tal manera que a los mall, que constituyen un gran elemento de

actividad, de trabajo, e incluso de diversión para cierto grupo de personas, se les estaría limitando esa posibilidad.

Por eso voté en contra del proyecto en la Comisión.

Sobre la materia no hay patrocinio del Ejecutivo. Y no se trata de un problema político, sino simplemente de una realidad económico-social que hace tremendamente inconveniente la aprobación de la iniciativa.

En consecuencia, anuncio que votaré que no.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Boeninger.

El señor BOENINGER.- Señor Presidente, también deseo manifestar mi desacuerdo con el proyecto.

Nadie puede dejar de tener derecho al descanso semanal. Y la propia OIT -como recordó el Senador señor Ruiz- habla en el convenio pertinente de que coincidirá con el día habitualmente festivo de cada sociedad, siempre que sea posible.

Ahora, creo que el error radica en la visión que hay detrás del proyecto en cuanto a cómo funciona hoy día la sociedad, a cómo está estructurada la vida económico-social, e incluso, la familiar.

Las compras en días domingo no son compulsivas. Los mall -y no sólo en los barrios ABC1, sino también en los de clase media- son sitios de vida familiar los fines de semana.

Así, la inmensa mayoría de los consumidores -prácticamente todos los ciudadanos; porque comprar no es un vicio, sino una necesidad- usa en especial los días sábado y domingo porque es su única oportunidad de salir en familia.

Ahora, a medida que las mujeres que ingresan a la fuerza de trabajo crecen en número, más difícil les resulta hacer las compras -en la generalidad de los casos, siguen encargándose de realizarlas, mucho más que los hombres- y sólo pueden destinar a ellas el domingo, salvo que, agotadas, salgan con ese fin al término de su jornada diaria. Porque hoy la familia, como parte del enriquecimiento de su vida, contrariamente a lo que ha sido tradicional, sale junta a comprar.

Ésa es la realidad de la vida contemporánea. Y me parecería muy absurdo que en Chile pretendiéramos, súbitamente, hacer un cambio de la naturaleza que se sugiere en el proyecto.

Uno podría argumentar largo rato en torno al tema. Pero me parece que basta con esas razones. Y sólo me resta anunciar que votaré en contra.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Frei.

La señora FREI (doña Carmen).- Señor Presidente, voy a apoyar la iniciativa.

Entiendo las razones para salir a comprar el día domingo. Yo también soy dueña de casa; trabajo toda la semana, y es verdad que a una le gusta salir ese día de compras con el marido, los hijos o los nietos.

Es muy legítimo mantener cierta cantidad de tiendas o de mall donde la gente pueda ir, no sólo a comprar, sino también, cuando el tiempo está malo, a caminar, a vitrinear, en fin.

Los mall son muy importantes para la vida social. Por ejemplo, en Calama hay uno nuevo, donde la gente se junta los sábados o domingos; y hay buenos restaurantes, comida rápida, etcétera. Es decir, allí puede hacerse vida social con toda tranquilidad.

Ahora bien, comprendo a quienes no pueden comprar otro día de la semana. Sin embargo, hay que colocarse al otro lado de la medalla, porque los dependientes también desean los días domingos o festivos para salir y disfrutar con su familia. Entonces, considero legítimo que se les dé esa posibilidad. Como manifestó el Senador señor Ruiz, es moralmente lógico que toda persona desee tener horas de descanso adecuadas y ocuparlas como quiera: en el mall o en su casa.

Habría que decir a los dueños de negocios o a los empresarios que en la vida no todo es ganar y que, con los ingentes recursos obtenidos en su actividad, bien pueden contratar personal para los días en que otorguen descanso a trabajadores que realmente lo necesitan, o bien, pagar doble remuneración a aquellos que decidan laborar en domingo o festivo. Pero no me parece justo que quienes trabajan en el comercio no tengan como el resto de los trabajadores la posibilidad de descansar esos días.

Se trata de la misma discusión que tuvimos a propósito del proyecto relativo a los trabajadores de casa particular. Y recuerdo que una Senadora de aquel entonces alegó diciendo que la familia necesitaba que la empleada estuviera todos los días en la casa porque sus integrantes tenían derecho a descansar. Me pareció muy injusto el argumento. ¡Por favor! Considero inhumano que una trabajadora de casa particular no tenga ni siquiera una noche a la semana para disfrutar con su marido, su pareja o su familia.

En mi concepto, este mundo globalizado y de tanto consumismo nos lleva un poco a olvidar la esencia de un día de descanso. Y quienes nos decimos católicos tenemos muy presente que el séptimo día se descansa.

Aquello es humano. Y nosotros debemos elaborar leyes humanas, que hagan sentir a la gente que también nos preocupamos de su descanso, por ejemplo, y que no todo es materialismo o consumismo.

Contrariamente a lo que señala un señor Senador, no se trata de cerrar el comercio los domingos, sino de buscar un sistema que permita a quienes trabajan los domingos tener en la semana siquiera un día libre -da lo mismo que sea el cuarto o el quinto-, porque si no sería absolutamente injusto.

El señor ESPINA.- Tienen dos domingos.

La señora FREI (doña Carmen).- La ley vigente señala que tienen dos días de descanso; empero, como existe tanta necesidad de trabajo, las personas no los usan por temor a quedar sin empleo, ya que las amenazan con que hay una cola de interesados esperando por su puesto. Me parece injusto. Mientras no resolvamos el problema que representa la escasez de empleo, habrá que dar facilidades para un descanso digno a quienes se desempeñan en el comercio.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación general el proyecto.

**--(Durante la votación).**

El señor PARRA.- Señor Presidente, por las razones que expuse en la Comisión, y que constan en el informe, voto a favor.

El señor RUIZ (don José).- Señor Presidente, sólo haré hincapié en un aspecto.



La iniciativa contribuye al fortalecimiento de la familia. Hablamos mucho de su importancia, y se la defendió durante la discusión de la nueva ley de matrimonio civil. Pero a la familia no se la defiende separándola.

Antiguamente, el campesino vivía en el fundo, por cierto, sometido a numerosos abusos; pero su familia permanecía unida. Hoy, a raíz del proceso de modernidad, la mujer trabaja en una empresa empaedora; los hijos, en otra; el campesino, en otra, y el grupo familiar ya no vive en el campo, sino en sectores marginales de las ciudades, miserablemente y, además, separado.

El problema básico que se pretende resolver es cómo lograr que un día a la semana -¡un día!- la familia esté reunida. Una proporción importante de quienes laboran en el comercio son mujeres que trabajan toda la semana, que salen muy temprano en la mañana, que regresan al hogar a altas horas de la noche y que el domingo van a trabajar. ¿Para qué? Para que el sector de la sociedad más económicamente beneficiado tenga la posibilidad de concurrir a los mall y de vivir bien.

Es cierto: se trata de un lujo importante. Pero la familia necesita estar junta a lo menos un día a la semana. Y esto es, ni más ni menos, lo que se está pidiendo.

Voto que sí.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Señor Presidente, éste es uno de los tantos proyectos en los cuales, detrás del texto mismo y de sus consecuencias concretas, reales, existe un contenido, talvez no ideológico, pero sí de visión antropológica de la situación del hombre, la mujer, la familia, en el contexto general de la sociedad.

En primer lugar, no hay razón alguna para que quienes trabajan en el comercio carezcan de la libertad que tienen otros para descansar el domingo.

Podrá argumentarse que esto hace posible que el resto de la población pueda ir a comprar. También es cierto que esto podría ser igualmente válido para otros sectores.

Entonces, llegamos al fondo de la cuestión, que es permanente: cuáles son los valores, las estrategias, las visiones que se tienen y cómo se privilegian unos y otros.

Hay señores Senadores que, ante esta iniciativa, levantan pifias. De ese modo están privilegiando -aunque al parecer no lo entienden así- una visión según la cual la sociedad es básicamente un instrumento de consumo, de producción. No están privilegiando el sentido profundo del descanso dominical. Así, a lo menos un día...

El señor ESPINA.- ¡Pero si actualmente hay dos!

El señor FERNÁNDEZ.- ¡Son dos domingos al mes, señor Senador!

El señor CHADWICK.- ¿Y los restaurantes?

El señor RUIZ-ESQUIDE.- ¡Estamos solicitando cuatro! ¡Es lógico!

No hay razón, señor Presidente -ya que se me interpela de esa manera-, para que quien trabaja en el comercio disponga de sólo dos días de descanso, mientras que a los demás correspondan cuatro.

El señor ESPINA.- ¿Y los hospitales?

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Al Senador señor Espina, que me interpela permanentemente, quiero señalarle que detrás de este tipo de normas está la concepción de lo que debe ser la familia y el descanso.

Quienes somos católicos y tratamos de actuar lo menos mal posible creemos en principios que deben respetarse más allá de lo que pase en la sociedad. Estamos conscientes de que sostener ahora este planteamiento no es fácil, por la sencilla razón de que el concepto general de la sociedad apunta en otra dirección. El Evangelio señala que "seremos escándalo" en algún momento. Es posible que esto llame a escándalo, pero no veo otra forma de expresarlo, dado el diagnóstico en que se enmarca.

Permanentemente se critica la magnitud de la delincuencia o de los atentados contra las personas. Este fenómeno tiene que ver con la formación del niño y de la juventud. Y esta formación requiere la permanencia de una familia organizada. Pero cuando se trata de enfrentar la falta de seguridad, ¿qué tratamiento damos? ¡Nunca vamos a la raíz del problema! Se pide más carabineros, más leyes represivas, pero nunca abordamos la cuestión de fondo.

Es frustrante que muchos hablen de crear una sociedad humanista cristiana y no procedan en consecuencia cuando se trata de actuar.

Por eso, a sabiendas de que vamos a perder, voto favorablemente.

El señor VIERA-GALLO.- Señor Presidente, me llama la atención que los representantes de la Cámara Nacional de Comercio, Servicios y Turismo de Chile y de la Cámara de Comercio de Santiago, según lo expuesto en la página 6 del informe, reconozcan la existencia de un alto nivel de infracción de la ley laboral en el sector a raíz de que no hay fiscalización. Es extraño. Me parece que un gremio tan importante, que da trabajo al 19,1 por ciento de la fuerza laboral del país, debiera dar el ejemplo en el cumplimiento de dicha legislación.

La verdad es que cualquiera de nosotros puede comprobar que en los mall o grandes centros comerciales se vulneran esas disposiciones legales. Si en cualquier gran tienda se pregunta dónde trabajan los distintos empleados, se comprobará que gran parte de ellos están sujetos al régimen de subcontratación, que es una de las formas de burlar la legislación laboral.

En ese sentido, el proyecto apunta, como lo señalaron su autor y otros señores Senadores, a algo bastante esencial.

El problema es que el gran comercio -y lo considero absolutamente lógico- no debiera funcionar el domingo o bien tendría que contratar personal especializado para ese día.

El señor FERNÁNDEZ.- No se puede.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Evitemos los diálogos, señores Senadores.

El señor VIERA-GALLO.- Pero en el pequeño comercio la situación es más compleja. Me refiero al almacén, a la botillería o a la tienda donde el domingo se compran las empanadas y las tortas, y donde se desarrolla una vida de barrio y no la gran vida de un centro comercial.

Entonces, la situación es bastante complicada. Entiendo y comparto los valores que sustentan el proyecto, pero me habría gustado que en una segunda discusión se hubiesen aclarado bien estas materias. Porque una cosa es la pequeña o mediana empresa familiar en una población donde se vende algo y otra un mall.

Por eso, me abstengo.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, quiero fundamentar el voto, porque no deseo aparecer como inhumano o como que no respeto mis propios valores.

Creo que en este tema debemos ser bien claros. Conuerdo con algunos señores Senadores en que podríamos organizar la sociedad en forma diferente. La norma sabática observada por el mundo israelí, sobre todo en los tiempos antiguos, era estrictísima: el día sábado nadie trabajaba ni salía de sus casas. Es una visión acerca de cómo se estructura la actividad de la sociedad.

Efectivamente, podríamos llegar a una norma como ésa: el día domingo no trabaja nadie, salvo los servicios de emergencia, etcétera, como ocurre cuando se consagra este tipo de prohibiciones.

Después de leer el informe, pienso que no se ha efectuado un estudio profundo de esta materia. Ya tuvimos aquí una discusión sobre el descanso dominical, y voté a favor. Al menos se logró garantizar dos domingos de descanso en el mes. Y se llegó a una transacción para ver cómo funcionaba la disposición. Muchos sostuvieron en esa ocasión que los domingos esas inmensas inversiones denominadas “mall” debían cerrar.

¿Por qué en este caso el comercio y no los cines? ¿Por qué no los estadios? ¿Por qué no los museos? ¿Por qué no estas actividades no esenciales pero importantes para el entretenimiento?

Estoy de acuerdo en discutir esta materia con el objeto de ver cómo puede funcionar nuestra sociedad en el próximo tiempo si se dictan normas que declaren el domingo como día de descanso. Ojalá pudiéramos lograrlo. Conuerdo en que el descanso dominical es muy positivo para la familia. Pero también convengo en que hay temas en que deben incorporarse excepciones.

Además, me llama la atención el retiro, en la moción del Honorable señor Ruiz De Giorgio, de una disposición que exceptuaba a los establecimientos

comerciales que contrataran gente exclusivamente para trabajar los días sábados, domingos y festivos. Si se agregara ese precepto, la iniciativa por lo menos sería entendible, en el sentido de que en el comercio habría dos tipos de trabajadores: los que laboraran de lunes a viernes -o a sábado- y quienes lo hicieran el sábado en la tarde, el domingo y el lunes festivo. Eso habría que determinarlo.

Ésa es la razón por la cual creo que el proyecto que ahora discutimos tiene muy pocas posibilidades de aprobación.

Leyendo el informe, me he impuesto de que, según los asesores del señor Ministro del Trabajo, las consecuencias de estas normas no son previsibles, porque no se ha estudiado qué puede pasar.

Por otra parte, empleados del comercio se me han acercado para decirme, tal vez en términos mezquinos, que estas disposiciones pueden perjudicarlos. ¿Por qué? Porque, al permitirse las ventas los días sábado, domingo y el lunes festivo con otros trabajadores, éstos -se dice que tal fue el motivo del retiro de una parte del proyecto- podrían llevarse parte de la remuneración que eventualmente correspondería a quienes se desempeñaran durante la semana.

Ése es el tema que nos preocupa. No se trata de votar en contra por no creer en los valores que sustentan al proyecto, sino por considerar necesaria una discusión más a fondo en el Parlamento sobre si se trabaja o no el día domingo en todo tipo de actividades, salvo las de emergencia, cuyo funcionamiento no debe paralizarse.

Ésa es la razón en que fundó mi pronunciamiento. No lo hago por ser inhumano o por no respetar valores en los cuales creo.

Voto que no.

El señor HOFFMANN (Secretario).- ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminada la votación.

**--Se rechaza en general el proyecto (17 votos por la negativa, 7 por la afirmativa, una abstención y un pareo).**

**Votaron por la negativa** los señores Arancibia, Boeninger, Cantero, Coloma, Cordero, Chadwick, Espina, Fernández, Larraín, Martínez, Matthei, Orpis, Sabag, Stange, Vega, Zaldívar (don Adolfo) y Zaldívar (don Andrés).

**Votaron por la afirmativa** la señora Frei (doña Carmen) y los señores Gazmuri, Muñoz Barra, Núñez, Parra, Ruiz (don José), Ruiz-Esquide.

**Se abstuvo** el señor Viera-Gallo.

**No votó, por estar pareado,** el señor García.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminado el Orden del Día.

## VI. INCIDENTES

### PETICIONES DE OFICIOS

El señor HOFFMANN (Secretario).- Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Se les dará curso en la forma reglamentaria.

-----

**--Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:**

Del señor CANTERO:

Al señor Director Nacional del Instituto de Normalización Previsional, referente a **MAL USO DE LOGOTIPO DEL GOBIERNO DE CHILE**, y al señor Gerente de Aguas de Antofagasta, relativo a **DAÑOS EN VIVIENDAS DE SECTOR BELLAVISTA, DE TOCOPILLA**.

De los señores CORDERO y ESPINA:

Al señor General Director de Carabineros, respecto de **ANTECEDENTES SOBRE CARABINEROS VÍCTIMAS DE DELITOS COMETIDOS POR CONDENADOS Y PROCESADOS POR VIOLENCIA CON MÓVILES POLÍTICOS**.

Del señor ESPINA:

A Su Excelencia el Presidente de la Corte Suprema y al señor Fiscal Nacional del Ministerio Público, tocante a **DENUNCIAS POR DELITOS SEXUALES INGRESADAS A TRIBUNALES**. Al señor Ministro de Salud, sobre **PROYECTO DE MEJORAMIENTO DE HOSPITAL DE VICTORIA**. Al señor Director Nacional de Gendarmería de Chile, relativo a **POBLACIÓN PENAL RECLUIDA POR DELITOS SEXUALES**. Al señor Gerente General de los Ferrocarriles del Estado, acerca de **PELIGRO EN CURVA DE LÍNEA FÉRREA EN COMUNA DE LAUTARO**. Al señor General de la IX Zona de Carabineros, atinente a **RETÉN PARA SECTOR ESTE DE COMUNA DE LAUTARO**. Al señor Director de Gendarmería de la Novena Región, referente a **TRASLADO DE RECLUSOS DE ANGOL A COLLIPULLI**. Al señor Secretario Ministerial de Salud de la Novena Región, sobre **AUMENTO DE ESCÁNERES MENSUALES PARA HOSPITAL DE TEMUCO**. Al señor Director de Vialidad de la Novena Región, concerniente a **REPARACIÓN DE**



**CAMINO VICTORIA-SELVA OSCURA.** Al señor Director de Aguas de la Novena Región, sobre **REACTIVACIÓN DE PLAN 10 EN COMUNA DE COLLIPULLI.** Al señor Director del Servicio de Salud de la Araucanía Norte, respecto de **REGULARIZACIÓN DE PLANTA DE PERSONAL DE HOSPITAL DE VICTORIA y USO DE CENTRO DE ATENCIÓN INTEGRAL PARA EL ADULTO MAYOR DE COLLIPULLI “MANUEL BUSTOS HERRERA”.** Al señor Alcalde de Lautaro, sobre **ANEGAMIENTOS EN POBLACIÓN SANTA GUADALUPE; ENSANCHAMIENTO DE BERMA EN SECTOR SANTA ANA y ELEMENTOS DE PROTECCIÓN EN CANAL DE POBLACIÓN SANTA ANA, DE LAUTARO.** Al señor Alcalde de Victoria, referentes a **FALTA DE ILUMINACIÓN Y MALLA DE PROTECCIÓN PARA MULTICANCHA EN POBLACIÓN TOLHUACA, DE VICTORIA; FUNCIONAMIENTO DE CONSULTORIO DE SALUD DE VICTORIA; SUBVENCIÓN PARA TALLER LABORAL DE POBLACIÓN RENÉ SCHNEIDER, e INQUIETUDES DE VECINOS DE COMUNA DE VICTORIA.** Al señor Comisario de Carabineros de Victoria, relativos a **CONSUMO DE MARIHUANA Y ALCOHOL EN POBLACIÓN TOLHUACA y AUMENTO DE DELINCUENCIA EN POBLACIÓN RENÉ SCHNEIDER, DE VICTORIA.** Al señor Comisario de Carabineros de Collipulli, tocante a **ESCASA VIGILANCIA POLICIAL EN POBLACION JAVIERA CARRERA (NOVENA REGIÓN).** A la señora Directora del Hospital de Angol, referente a **LISTA DE ESPERA PARA CONSULTAS A ESPECIALISTA.** Al señor Director del Hospital Regional de Temuco, relativo a **EXAMEN DE COLONOSCOPIA A VECINA DE VICTORIA.** Al señor Gerente General de

Empresa de Servicios Sanitarios de La Araucanía, relativo a **COBRO POR TRATAMIENTO DE AGUAS SERVIDAS EN COMUNA DE LAUTARO**. Y al señor Administrador Zonal de FRONTEL de la Novena Región, acerca de **BAJA CAPACIDAD ELÉCTRICA INSTALADA EN VIVIENDAS DE COMUNA DE LAUTARO**.

De la señora FREI (doña Carmen):

A los señores Ministro del Interior y General Director de Carabineros, relativo a **PREVENCIÓN DE DELITOS EN CALAMA**; y al señor Ministro de Obras Públicas, referente a **RECURSOS PARA PAVIMENTACIÓN DE CAMINO ENTRE TALTAL Y PAPOSO Y ENTRE TALTAL Y MINA JULIA (todos de la Segunda Región)**.

-----

--Ofrecida la palabra, sucesivamente, en los tiempos de los **Comités Institucionales 1, Institucionales 2 e Independiente, Mixto Partido Por la Democracia, Demócrata Cristiano, Unión Demócrata Independiente, Renovación Nacional y Socialista, ningún señor Senador hace uso de la palabra.**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Se levanta la sesión.

--Se levantó a las 18:19.

*Manuel Ocaña Vergara,*

Jefe de la Redacción

## A N E X O S

## DOCUMENTOS

## 1

PROYECTO DE LEY, EN TRÁMITE DE COMISIÓN MIXTA, QUE CREA LA  
COMUNA DE ALTO BIOBÍO  
(3342-06)

La Cámara de Diputados ha tomado conocimiento del rechazo por parte de ese H. Senado al proyecto que crea la comuna de Alto Biobío, en la Región del Biobío, boletín 3342-06.

En razón de lo anterior, esta Corporación acordó que los Diputados que se indican a continuación, concurren a la formación de la Comisión Mixta:

- DON JOSÉ PÉREZ ARRIAGADA
- DON JOSÉ MIGUEL ORTIZ NOVOA
- DON JAIME QUINTANA LEAL
- DON VÍCTOR PÉREZ VARELA
- DON GERMÁN BECKER ALVEAR

Lo que tengo a honra poner en conocimiento de V. E., en respuesta a vuestro oficio N° 23.735 de 18 de mayo de 2004.

Dios guarde a V.E.

(FDO.): PABLO LORENZINI BASSO , Presidente de la Cámara de Diputados.- CARLOS LOYOLA OPAZO, Secretario General de la Cámara de Diputados

2

NUEVO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y  
TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA  
HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, EN  
MATERIA DE TRÁNSITO TERRESTRE  
(999-15)

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”, el 18 de mayo de 2004.

-----

Dejamos constancia, para los efectos reglamentarios, de que este proyecto de ley no contiene normas de ley orgánica constitucional, ni de quórum calificado, ni disposiciones que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda o por la Excma. Corte Suprema.

-----

Durante el estudio de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la asistencia del Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz; del ex y del actual Asesor Legislativo del Subsecretario, señores Patricio Bell y Lautaro Pérez, respectivamente; del ex y actual Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señores Antonio Dourthé y Freddy Ponce, respectivamente; del Asesor Jurídico y de la Ingeniero de dicha Comisión, señor Leonardo Aravena y señora Marcela Lobo; del Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Domingo Sánchez; del Teniente Coronel de la Dirección de Tránsito y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, señor Gonzalo Aguilar; del Teniente Coronel de la Dirección de Tránsito y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, señor Nelson Guzmán; del Capitán

de la Dirección de Tránsito y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, señor Ramiro Larraín; de Custodia Santiago, señores Eulogio Altamirano, José Luis Sotomayor y Jean Manuel Rivera; del Presidente de la Asociación Chilena de Leasing, señor Andrés Charme; del Gerente de la Asociación Chilena de Leasing, señor Carlos Campo; del Abogado de dicha Asociación, señor Carlos Letelier y de la Asesora del Senador Novoa, señora Hedy Matthei

-----

#### ANTECEDENTES

Este proyecto de ley ingresó al Senado el 11 de agosto de 1999 y, luego de darse cuenta del mismo, se acordó enviarlo a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

Posteriormente, el 5 de septiembre de 2000, la Sala acordó que este proyecto fuera informado por esta última Comisión, sólo con ocasión del segundo informe.

Con fecha 3 de octubre de 2000, durante la discusión en general de esta iniciativa legal, la Sala del Senado acordó que volviera a vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, obviándose el trámite al segundo organismo técnico mencionado, con la finalidad de que ésta lo estudiara en general y en particular, a la vez, proponiendo un

nuevo articulado en un nuevo primer informe, el que deberá ser aprobado en general por la Sala, para después continuar con el trámite de segundo informe.

Al volver este proyecto de ley a vuestra Comisión, ésta celebró dos sesiones: la primera, el 28 de noviembre de 2000 y, la segunda, el 18 de diciembre de ese mismo año. En dichas sesiones, la Comisión estudió las primeras enmiendas propuestas por la Honorable Cámara de Diputados a este proyecto de ley y, enseguida, de común acuerdo con los representantes del Ejecutivo, acordaron formar un grupo de trabajo para que éste revisara todas las normas de la Ley de Tránsito, proponiendo la eliminación o derogación de aquellas disposiciones de carácter reglamentario, ya que no serían materia de ley y, además, impedirían efectuar los cambios que la técnica, la seguridad y los adelantos aconsejan realizar.

Por ejemplo, el artículo 66 establece que las motonetas lleven freno de pie, en circunstancias de que éstas se fabrican con freno de mano; el artículo 81 señala que el tubo de escape debe permitir la evacuación del gas sólo en forma paralela a la calzada, cuando la inmensa mayoría de los modelos de vehículos -por razones ambientales- es fabricada con el tubo hacia el piso.

En efecto, se propuso que se derogaran todos aquellos artículos que norman aspectos técnicos de los vehículos, tales como: frenos, luces, bocina, tubo de escape y dispositivos para casos de emergencia.



Cabe tener presente que el proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados contiene normas que abordan las siguientes materias: fotorradars o equipos de registro de infracciones; límites de velocidad; participación en accidentes de tránsito; subida y bajada de vehículos; autorización de actividades deportivas en la vía pública; señalizaciones de tránsito; línea de detención de vehículos; indicaciones de semáforos; revisión técnica de vehículos; responsabilidad del propietario por mal estado del vehículo; evasión del lugar del accidente como delito; paso de peatones; publicidad de los informes de accidentes; infracciones y contravenciones; delitos y cuasidelitos; estacionamientos reservados y paraderos de taxis; estacionamientos en caminos y vías rurales; cruces ferroviarios; vehículos antiguos o de colección, y visibilidad en calles y vías.

Por otra parte, también la Comisión consideró que debería actualizarse la ley en materia de señalización de tránsito incorporando señales luminosas internacionalmente empleadas, algunas de las cuales también son usadas en Chile, no estando consagradas en la ley. Las señales que se incorporan son: semáforos para peatones y ciclistas, luz blanca para el transporte público y semáforos para cruces ferroviarios. Adicionalmente, se establece una priorización de las señales, resolviéndose así posibles contradicciones entre ellas.

También la Comisión estimó que entre las normas que mejoran la seguridad de tránsito se deberían consignar las que dicen relación con las siguientes materias: nueva definición de paso peatonal, eliminando los imaginarios y limitándola a los señalizados; uso obligatorio de cinturón de seguridad en asientos traseros, siempre que esté instalado; uso obligatorio de cinturón de seguridad en vehículos de transporte escolar; prohibición de llevar niños en los asientos delanteros; uso obligatorio de sillas de seguridad o instalaciones

especiales para menores; mejoramiento de la visibilidad en los cruces; prohibición de descender de un vehículo y de abrir puertas sin cerciorarse de que no haya peligro; prohibición de estacionar en las bermas, salvo emergencias; facultad a inspectores fiscales para retirar vehículos abandonados en la vía y tipificación como infracción grave el uso de elementos destinados a evadir la fiscalización.

Otros temas varios que la Comisión fue partidaria de analizar fueron: la definición de pistas y vías de uso exclusivo; que las denuncias por incumplimiento de las normas sobre jornada de trabajo se efectúen a la Inspección del Trabajo y no al Juzgado; inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados de los arrendamientos con opción de compra; prohibición de estacionar en el entorno de recintos policiales, militares y de Gendarmería, limitada a 15 metros de la puerta principal; estacionamiento para taxis según reglamento de licitación; etc.

Demás está decir, que en el tiempo transcurrido entre el estudio efectuado por el grupo de trabajo señalado anteriormente y la reanudación del análisis de este proyecto de ley por vuestra Comisión, se aprobaron diversas leyes que modifican la Ley de Tránsito, tales como la que fija los límites de velocidad, la que establece el Registro de Camiones, remolques y semirremolques y la que modifica la Ley de Alcoholes, entre otras.

Finalmente, cabe tener presente que con fecha 15 de julio de 2003, mediante oficio N° 002-349, el Ejecutivo formuló diversas indicaciones a esta iniciativa legal, las que recogieron las observaciones de este grupo de trabajo que se organizó y que dicen relación

con materias reglamentarias, de seguridad de tránsito, de señalización y las que contenía el proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

-----

#### DISCUSIÓN EN GENERAL

Debemos recordar que durante la discusión en general del proyecto de ley en estudio, la Comisión escuchó al entonces señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Claudio Hohmann, quien expresó que éste tiene por objetivo actualizar la Ley de Tránsito vigente, mediante la introducción de enmiendas que redefinen algunos conceptos y modifican otros, con el propósito de incentivar la seguridad en el tránsito.

A su vez, los señores Senadores miembros de la Comisión coincidieron en estimar que la Ley de Tránsito tiene el carácter de un Reglamento más que el de una ley, que es menester dictar una ley-marco y entregar las potestades correspondientes a las distintas autoridades. Señalaron que habría que buscar una fórmula con la finalidad de delegar algunas materias en las autoridades competentes con la limitación de fijar sanciones.

En esa oportunidad, se dijo que las enmiendas recogen la experiencia acumulada por especialistas en la aplicación de esta ley, tales como: ingenieros en transporte, Carabineros de Chile, Municipalidades, Automóvil Club de Chile y la Asociación Nacional de Jueces y Secretarios Abogados de Policía Local.

Además, el señor Ministro señaló que se impartieron instrucciones a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transporte sobre la necesidad de recabar información acerca de los problemas que se producen con la aplicación de la actual Ley de Tránsito. Como fruto de dicho esfuerzo, se recopilieron opiniones tanto de particulares como de organizaciones, las que se consideraron para analizar los diferentes temas, los cuales fueron sometidos a la consideración de una comisión técnica formada para tal efecto e integrada por las personas señaladas en la parte inicial de este informe.

El procedimiento seguido, para la elaboración de las enmiendas que se sugiere introducir a la Ley de Tránsito, junto con cautelar la necesaria participación de la comunidad, cuentan con la rigurosidad técnica que debe tener una ley que reviste importancia para mejorar las condiciones de seguridad vial, aspecto en el cual nuestro país ostenta, ciertamente, un triste récord.

Finalmente, vuestra Comisión procedió a votar la idea de legislar, aprobada en mérito a lo anteriormente expuesto y teniendo principalmente en consideración los diversos antecedentes proporcionados a ésta, los que fueron debidamente ponderados por ella y sirvieron de base para formar su opinión.

Sometido a votación el proyecto de ley, durante la discusión de nuestro primer informe, fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros de la Comisión de esa época, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y Páez, y ex Senador señor Lagos.

-----

## DISCUSIÓN EN PARTICULAR

El proyecto de ley aprobado por esta Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su primer informe, que corresponde al texto del proyecto de ley despachado por la Honorable Cámara de Diputados, que consta en el Oficio N° 2469, del 3 de agosto de 1999, se encuentra estructurado sobre la base de tres artículos permanentes.

Al analizar la discusión en particular de este proyecto, se efectuará una breve descripción del contenido de cada uno de los artículos de la iniciativa de ley en estudio; de las principales observaciones formuladas por los miembros de la Comisión sobre el particular, de las indicaciones presentadas y de los acuerdos adoptados al respecto.

Cabe señalar que el Ejecutivo presentó 88 indicaciones a este proyecto de ley, por medio de una indicación sustitutiva.

El artículo 1° introduce mediante cincuenta numerales las enmiendas que a continuación se señalan, a la Ley N° 18.290, de Tránsito:

N° 1

Artículo 2°

letra a)

El número 1 modifica el artículo 2º, intercalando, reemplazando y sustituyendo las siguientes definiciones: bicicleta o triciclo, ciclovía o ciclopista, pista “no bus”, pista “sólo bus”, línea de detención de vehículos y paso para peatones.

La indicación N° 1, del Ejecutivo, intercala, reemplaza y sustituye las siguientes definiciones: ciclovía, cruce de ferrocarriles, pista de uso exclusivo, vía exclusiva, esquina, línea de detención de vehículos, guarda-cruzada, paso para peatones y señal de tránsito.

La letra a) de este numeral, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, intercala respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

Bicicleta o triciclo: tipos de vehículos que son propulsados sólo por la energía muscular de su conductor.

Esta definición fue rechazada en esta Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y ex Senador señor Lagos, en la sesión del 28 de noviembre de 2000, porque de acuerdo con la definición ésta comprendería también a los carretones de mano, los monopatines, los skooters y otros que son propulsados por energía muscular. Estas definiciones técnicamente van cambiando con el tiempo, de manera que se consideró mejor utilizar lo que se entiende comúnmente y no definirlo, porque confunde.

Reabierto el debate, en sesión del 30 de julio de 2003, en relación a este número, la Comisión se mostró partidaria de mantener dicho rechazo, por estimar innecesario definir conceptos que en el uso común están claros, coincidiendo en que la definición aprobada por la Honorable Cámara de Diputados es muy amplia.

- Sometida a votación esta definición, se rechazó por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Ciclovía o ciclopista: espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos.

Esta descripción fue aprobada por esta Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y ex Senador señor Lagos, en la sesión del 28 de noviembre de 2000, ya que cumple con los requisitos técnicos y es concordante con la Convención Internacional sobre Señalización Vial de Viena.

Reabierto el debate, en sesión del 30 de julio de 2003, vuestra Comisión compartió la opinión anterior.

- Sometida a votación esta definición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de vuestra Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega, en la misma forma en que venía formulada.

Enseguida, vuestra Comisión debatió una indicación del Ejecutivo, para agregar la siguiente definición:

Cruce de ferrocarriles: unión de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes.

En relación a este concepto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que es importante consignar esta definición ya que la Ley de Tránsito no se aplica a los ferrocarriles.

Además, están involucrados en esta definición los temas de la seguridad, de la señalización y del ordenamiento del flujo vehicular y peatonal. Estima que es importante contar con definiciones claras para después implementar medidas de seguridad o de carácter administrativo.

Vuestra Comisión propuso modificar la definición en el sentido de establecer que se trata de la “intersección” de una calle, en lugar de la “unión” de una calle o camino.

- En votación esta indicación, fue aprobada, con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.



- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó agregar esta definición en la letra a) del N° 1 del artículo 1° de este proyecto de ley, que modifica el artículo 2° de la Ley de Tránsito.

Luego la Comisión discutió las definiciones “Pista no bus” y “Pista sólo bus”, propuestas por la Honorable Cámara de Diputados, a saber:

"Pista no bus: espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de vehículos particulares. Dicho espacio será el resto de la calzada donde se establezcan una o más pistas "sólo bus". Podrá ser utilizada por vehículos de locomoción colectiva sólo para acceder a una propiedad aledaña, para virar o, excepcionalmente, por motivos de emergencia;"

"Pista sólo bus: espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de vehículos de locomoción colectiva. Dicho espacio podrá ser utilizado, excepcionalmente, por motivos de emergencia, por vehículos policiales o de bomberos. Otros vehículos sólo podrán ocuparla o cruzarla para acceder a una propiedad aledaña o para virar;"

En discusión estas definiciones, en la sesión celebrada el 28 de noviembre de 2000, los representantes del Ejecutivo indicaron que ambos conceptos cumplen similar objetivo, cual es, segregar el flujo de tránsito por tipo de vehículo, siendo acordes a la realidad vial, en que estas pistas ya se encuentran demarcadas.

Sin embargo, la Comisión estimó que están mal definidas, ya que en el caso de “sólo bus” habla de vehículos de locomoción colectiva y lo que se pretende es hablar de buses, ya

que la locomoción colectiva incluye los taxis colectivos, por ejemplo, los que podrían circular siempre por éstas en desmedro de la agilización del tránsito del transporte masivo. Por otra parte, es conveniente una definición más flexible, que permita la implantación de pistas exclusivas según las realidades de cada situación en particular. Se propuso sustituir estas definiciones por una pista de uso exclusivo, la que se definió en los siguientes términos:

“Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de los vehículos que se indiquen en la señalización”.

Se dejó constancia de que debe estudiarse la posibilidad de que los taxis sean autorizados para tomar y dejar pasajeros y que será la autoridad la encargada de determinar el uso de las pistas. La definición de la pista propuesta por la Honorable Cámara de Diputados no es una solución y subsiste el problema del taxi. En consecuencia, se acordó aprobar esta definición y luego solucionar el problema de tomar o dejar pasajeros principalmente en cuanto a los taxis colectivos. La solución que se adopte dependerá de la fiscalización, de la costumbre, de la educación de los propios pasajeros, la formación de los choferes, el tamaño de las ciudades, etc.

- Sometidas a votación estas definiciones, fueron rechazadas por las consideraciones antes señaladas por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y ex Senador señor Lagos, aprobándose con la misma votación anterior la definición de “Pista de uso exclusivo”.

Posteriormente, la Comisión reabrió el debate y se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, del 15 de julio de 2003, mediante la cual agrega a la letra a) de este numeral una definición de pista de uso exclusivo, entendiéndose como tal el espacio de la calzada destinado únicamente al uso de los vehículos que se indiquen en la señalización.

En discusión esta indicación, se propuso modificarla quedando redactada en los siguientes términos:

Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente.

- En votación esta indicación, fue aprobada con las modificaciones señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Novoa y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión, para complementar la definición anterior, acordó intercalar una indicación del Ejecutivo que contiene la siguiente definición:

Vía exclusiva: aquella destinada únicamente al uso de los vehículos que se indiquen en la señalización.

En discusión esta indicación, vuestra Comisión acordó darle la siguiente redacción.

Vía exclusiva: calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente.

- En votación esta indicación, fue aprobada con las modificaciones señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó rechazar las definiciones de “Pista no bus” y “Pista sólo bus”, propuestas por la Honorable Cámara de Diputados, y agregar las de “Pista de uso exclusivo” y “Vía exclusiva, anteriormente señaladas, a las definiciones que propone la Honorable Cámara de Diputados, en la letra a) del N° 1 del artículo 1° de este proyecto de ley, que modifica el artículo 2° de la Ley de Tránsito.

letra b)

La letra b) del N° 1), aprobada por la Honorable Cámara de Diputados, reemplaza la definición de “Línea de detención de vehículos”, por la siguiente:

“Línea de detención de vehículos: la línea que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse;”.

Vuestra Comisión, antes de pronunciarse sobre esta definición, acordó someter a debate la indicación del Ejecutivo que propone reemplazar, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones: esquina, línea de detención de vehículos, paso para peatones y señal de tránsito.

Como consecuencia de lo anterior, sustituyó la letra b) del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, por la siguiente:

“b) Reemplázanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:”.

- En votación la sustitución de esta letra por la anteriormente transcrita, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Novoa y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión sustituyó las definiciones antes mencionadas, por las siguientes:

Esquina: el vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde convergentes, según sea el caso.

Esta definición había sido debatida y aprobada por la Comisión, con fecha 18 de diciembre de 2000.

En efecto, en esa oportunidad se señaló que Carabineros propuso esta definición que tiene por objetivo complementar la establecida en la ley, agregándole la frase “o deslinde”, ya que existen lugares en donde no existe una línea de edificación claramente definida sino que hay un deslinde, como una plaza o un sitio eriazo.

En esos casos, la definición actual no se ajusta y han existido problemas para determinar el lugar por donde debería cruzar un peatón o la proximidad para el ejercicio de ciertos derechos. O sea, al agregarse la palabra “deslinde” se puede configurar fácilmente la esquina, haya o no, línea de edificación, por la prolongación imaginaria de este vértice.

La palabra precisa y perfecciona la definición y soluciona los problemas generados por la preferencia de paso y la prohibición de estacionar a menos de 20 metros desde la esquina, en donde esa palabra es la que se señala como referencia. Si la esquina no está bien definida se producen interpretaciones erróneas . También es importante esta definición en el caso de atropello de un peatón, en que hay que determinar cuál es el paso por donde puede cruzar y lo mismo con la instalación de señales e instalación de kioscos, entre otros.

- Esta definición fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández y ex Senador señor Lagos.

- Reabierto el debate, vuestra Comisión reiteró su aprobación anterior, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión sometió a debate el texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados para “Línea de detención de vehículos”, que reemplaza la de la ley actual por la que se indicó anteriormente.

En sesión de fecha 18 de diciembre de 2000, vuestra Comisión sustituyó esta definición, por la siguiente;

“Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se ubicará:

- en cruces provistos de señal “PARE” o “CEDA EL PASO”, antes de la intersección, a la altura del poste que sustenta la señal;

- en cruces regulados por semáforo, antes de la intersección y a no menos de un metro del paso para peatones, y

- en cruces no regulados ni priorizados por señales, justo antes de la intersección.”.

En esa oportunidad, la Comisión consideró que esta definición era aclaratoria y didáctica. Los cruces que se indican son los tres casos que se dan en la realidad. Por eso fue necesario separarlos y acotarlos.

- Sometida a votación esta definición, en la sesión del 18 de diciembre de 2002, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández y ex Senador señor Lagos.

Posteriormente, al reabrirse el debate, el Ejecutivo, con fecha 15 de julio de 2003, formuló una indicación para reemplazarla por otra que la define de la siguiente manera:

Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, antes de una intersección o un paso para peatones, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se entiende que está:

- en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de un metro antes de éstos, y
- en otros cruces, justo antes de la intersección.”.

En relación con esta materia, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la nueva redacción contenida en la indicación presentada es más genérica y tiene por finalidad diferenciar dos categorías de cruces, los que están regulados por algún grado de demarcación, versus los que no tienen demarcación.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.



- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar la definición propuesta por la Honorable Cámara de Diputados, por la anteriormente señalada.

Luego, vuestra Comisión analizó la letra c) de este numeral, en la que la Honorable Cámara de Diputados propone sustituir la siguiente definición:

Paso para peatones: la zona de seguridad señalizada para este objetivo;”.

En sesión de fecha 18 de diciembre de 2000, vuestra Comisión de Transportes la reemplazó por la siguiente:

“Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada para este objetivo. En cruces regulados, si no estuviera demarcada, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras.”.

En discusión esta definición, en esa oportunidad, se señaló que la idea es que el peatón tenga prioridad y cruce en los lugares que estén específicamente demarcados, no como hoy que tiene prioridad para cruzar en todas las esquinas estén o no, demarcadas.

La definición establece que los pasos para peatones serán en los cruces semaforizados y en aquellos lugares que estén expresamente señalizados o demarcados. En las esquinas que no estén señalizadas, el peatón deberá cruzar con cuidado y bajo su responsabilidad.

- Sometida a votación esta definición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Páez y ex Senador señor Lagos.

Luego, reabierto el debate, el Ejecutivo formuló indicación para reemplazar esta definición por la siguiente:

“Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;”.

En discusión esta indicación, el señor Subsecretario de Transportes indicó que por cruces regulados se entiende aquéllos que cuentan con semáforos funcionando o con Carabineros dirigiendo el tránsito, debiendo entenderse que en el caso de un cruce que cuenta con un disco “PARE”, también está regulado, porque equivale a una luz roja.

Se precisó que el paso para peatones estaba permitido en las esquinas, aún cuando no estuviera demarcado. La definición que se propone, mediante esta indicación, pretende que el paso de peatones se realice en forma explícita en los lugares que se encuentran señalizados, conforme al reglamento, en los cruces en que existe regulación y, en los demás lugares, debe hacerse con precaución.

En la actualidad, existe una distinción entre el ámbito rural y el urbano; como en el ámbito rural no existe demarcación en todos los lugares, se indica al peatón que debe cruzar

con precaución, ya que la esquina puede estar ubicada a más de dos kilómetros de distancia. Con esta modificación se pretende explicar que, como regla general, los peatones deberán cruzar con precaución y bajo su responsabilidad cuando el lugar no esté señalizado o no exista regulación.

Los discos “PARE” funcionan como semáforos, pero no se establecen en este texto porque, al igual que el disco “CEDA EL PASO”, funcionan en una dirección y no en la otra. En cambio, en el cruce regulado está alternado y, por lo tanto, siempre existirá una oportunidad para que cruce uno u otro.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar la definición propuesta por la Honorable Cámara de Diputados, por la anteriormente señalada.

Enseguida, vuestra Comisión debatió una indicación del Ejecutivo que sustituye la definición de señal de tránsito, por la siguiente:

“Señal de tránsito: los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, establecidos por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito.

En discusión esta indicación, se propuso cambiar el término “establecidos”, por “instalados”, puesto que la señal debe ser previamente establecida por la autoridad y después debe ser instalada por ésta, porque también podría darse el caso de una señal portátil.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar la definición establecida en la ley por la señalada, agregándola a las definiciones que se reemplazan en la letra b) del N° 1 del artículo 1°.

letra c)

La letra c) del N° 1) del proyecto, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, sustituía la definición “Paso para peatones”, la que fue contemplada en la letra b) de este proyecto de ley, que reemplaza las definiciones que se indicaron en esa oportunidad.

Vuestra Comisión, a indicación del Ejecutivo, sustituyó esta letra, por la siguiente:

“c) Reemplázase en la definición de “Guarda-Cruzada”, la frase “Funcionario a cargo”, por “encargado”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que se propone esta sustitución porque puede suceder que la persona a cargo del cruce no detente, necesariamente, el carácter de funcionario, pudiendo estar contratado bajo diversas modalidades.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores, Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir la letra c) del N° 1 de este artículo, por la letra indicada.

N° 2

Artículo 4°

letra a)

El número 2 del texto, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, enmienda el artículo 4°, facultando a los encargados de fiscalizar el cumplimiento de esta ley para utilizar, entre otros, medios fotográficos, debiendo el Ministerio de Transportes regular, en un plazo no superior a 90 días, el procedimiento y utilización de los equipos.

La Comisión acordó dejar constancia de que se rechaza la norma contenida en la letra a) de este número 2, del texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, puesto que esta enmienda se formuló con anterioridad a la dictación de la ley N° 19.791, del 6 febrero de 2002, que suspende la aplicación de los fotorradars y amnistía infracciones, y de la ley N° 19.816, de 7 de agosto de 2003, que modifica diversos cuerpos legales en materia de multas de tránsito, encontrándose esta materia regulada por estos cuerpos legales.

- Sometida a votación esta letra, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

letra b)

Esta letra b), aprobada por la Honorable Cámara de Diputados, entrega a la Inspección del Trabajo, correspondiente al domicilio del empleador, el conocimiento de las denuncias sobre incumplimiento de la jornada de trabajo de los conductores.

En discusión esta letra, vuestra Comisión acordó dejar constancia de que se aprueba la norma contenida en ella, porque las denuncias se deben realizar, en primer lugar, ante la Inspección del Trabajo correspondiente y, en segundo lugar, porque constituye una sentida aspiración del gremio de transportistas.

- Sometida a votación esta letra, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega, con una

enmienda formal, derivada del rechazo de la letra a), que consiste en reemplazar el N° 2, por el siguiente:

“2) En el artículo 4º, sustitúyese la frase final “al Juzgado del Trabajo correspondiente.”, por “a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.”.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 11, 12, 13, 14 bis, 15, 18, 19, 21 y 26, que esta Comisión consultó como números 3 a 11, nuevos, a continuación del N° 2.

N° 3, nuevo

Artículo 11

El artículo 11 señala que la persona que desee obtener licencia deberá solicitarla en la Municipalidad de la comuna donde tenga su domicilio.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 2, para reemplazar la palabra “domicilio”, por “residencia”, ya que es un concepto más específico.

En discusión esta indicación, se hizo presente que la idea contenida en esta norma es que las personas obtengan su licencia de conducir en el lugar (Municipalidad) en que tienen

su residencia, que es el domicilio acompañado del ánimo de permanecer en él, que es diferente al concepto de domicilio.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó consultar, a continuación del N° 2, un número 3, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma señalada el artículo 11.

N° 4, nuevo

Artículo 12

El artículo 12 prescribe que existirán licencias de conductor profesional, Clase A; no profesional, Clase B y C; y especial, Clase D, E y F.

La Licencia No Profesional, Clase B, habilita para conducir vehículos motorizados de tres o cuatro ruedas para el transporte particular de personas con capacidad de hasta nueve asientos, o de carga cuyo peso bruto vehicular sea de hasta 3.500 kilogramos, tales como automóviles, motocoups, camionetas, furgones y furgonetas. Estos vehículos sólo podrán arrastrar un remolque cuyo peso no sea superior a la tara de la unidad motriz y siempre que el peso total no exceda de 3.500 kilos.



El Ejecutivo formuló la siguiente indicación:

3) En el artículo 12, introdúcese las siguientes modificaciones en la Licencia No Profesional, Clase B:

a) Reemplázase la palabra “cuatro”, que figura entre la conjunción “o” y la palabra “ruedas”, por la palabra “más”;

b) Intercálase entre la coma (,), que sigue a la palabra “asientos” y la conjunción “o”, la frase “excluido el del conductor”, y

c) Sustitúyese la palabra “total”, que figura entre las palabras “peso” y “no”, por el vocablo “combinado”.

En resumen, esta indicación del Ejecutivo modifica esta norma, en el sentido de que este tipo de licencia habilita la conducción de vehículos de tres o más ruedas, de 9 asientos, excluido el conductor, y cuyo peso combinado no exceda de 3.500 kilogramos.

En discusión esta indicación, se señaló que se hace necesario adecuar esta norma a los vehículos que actualmente hay en el mercado (modelos de no más de 3.500 kg con eje trasero de 4 ruedas). Por otra parte, también es necesario explicitar de mejor forma que, en el caso de arrastrar un remolque, el peso de ambos vehículos en conjunto no puede exceder de 3.500 kg. Con el texto actual, el concepto de peso total se presta para que se entienda referido sólo al remolque.

- En votación estas indicaciones, fueron aprobadas sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 4, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 12.

N° 5, nuevo

Artículo 13

El artículo 13 señala los requisitos generales que deberán reunir los postulantes a licencia de conducir.

Para obtener la licencia no profesional clase B se establece que, excepcionalmente, se podrá otorgar esta Licencia a postulantes que sean mayores de 17 años, que hayan aprobado un curso en una Escuela de Conductores, debida y expresamente autorizados por sus padres, apoderados o representantes legales.

Dicha licencia excepcional sólo habilitará para conducir acompañado, en el asiento delantero, de una persona que sea poseedora de una licencia que lo habilite para conducir los tipos de vehículos autorizados para la Clase B cuya vigencia, a la fecha del control, tenga no menos de 5 años de antigüedad. Cumplidos los 18 años de edad, este

último requisito se extinguirá por el solo ministerio de la ley. La licencia será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras el titular reúna los requisitos y exigencias que señala la ley.

El menor así autorizado que sea sorprendido conduciendo sin cumplir con el requisito establecido en el inciso precedente, se considerará como conductor sin licencia para todos los efectos legales. Carabineros procederá a retirarle la licencia y a ponerla a disposición del respectivo Tribunal. En la boleta de citación, se dejará constancia que ésta no lo habilita para seguir conduciendo.

El Ejecutivo formuló las siguientes indicaciones:

4) En el artículo 13:

a) Reemplázase, en el número 2, la coma (,) final y la conjunción “y” que le sigue, por punto y coma (;)

b) Reemplázase en el número 3, el punto final (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Intercálase en la “LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B”, en el párrafo 2° del número 1, entre la palabra “persona” y la oración “que sea poseedora” la oración “en condiciones de sustituirlo en la conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 115”, y derógase su oración final.

Las enmiendas de las letra a) y b) son meramente formales.

La enmienda propuesta por el Ejecutivo, en la letra c), tiene por finalidad que el acompañante de este conductor excepcional se encuentre en buenas condiciones físicas y síquicas, en el caso de que tenga que sustituirlo en la conducción. Es decir, no puede estar bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes o con alguna lesión física.

En efecto, la modificación se basa en el hecho de que si el acompañante no se encuentra en condiciones de conducir, se desvirtúa el propósito de esta norma de excepción, cual es, que el acompañante pueda corregir y enseñar al conductor joven, antes de que éste pueda conducir solo.

Por otra parte, la frase que se sugiere eliminar corresponde a una norma general, aplicable a todas las licencias; además trata del concepto de “duración indefinida” a que se refiere el artículo 18, concepto que más adelante se propone suprimir. Se elimina porque esta licencia no puede ser de duración indefinida.

- En votación estas indicaciones, fueron aprobadas sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 5, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 13.

N° 6, nuevo

Artículo 14 bis

El artículo 14 bis otorga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la facultad para determinar los estándares para calificar la idoneidad moral, física y psíquica, la acreditación de los conocimientos teóricos y prácticos de conducción y las disposiciones legales y reglamentarias que rigen al tránsito público, así como las disposiciones legales y reglamentarias para prestar servicios de transporte de pasajeros, transporte remunerado de escolares y carga, por calles y caminos. Lo anterior es sin perjuicio de la facultad del médico del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal para solicitar exámenes especiales para determinar la aptitud psíquica del postulante.

Esta disposición, en su inciso quinto, señala que a las personas radicadas en Chile que estén en posesión de licencias extendidas en el extranjero se les podrá otorgar la licencia que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad en el tipo correspondiente y que rindan satisfactoriamente el examen que corresponda a la licencia de conducir de que se trate.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 5, para reemplazar este inciso, por el siguiente:

“A los residentes en Chile que estén en posesión de licencias extranjeras, se les podrá otorgar la que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad requerida en la Clase correspondiente y cumplan con los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate”.

En discusión esta indicación, se señaló que ella cambia la calidad de “personas radicadas en Chile”, por “residentes” y se exige el cumplimiento de los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate. Se propone cambiar esta exigencia con la finalidad de flexibilizar las normas, porque las exigencias son menores para tener la calidad de “residente”. La persona “radicada” tiene que vivir de 4 a 5 años en Chile, en cambio, los residentes pueden ser de paso o definitivos. Esta norma rebaja la exigencia.

Se da el caso de que ciudadanos provenientes de otros países se encuentran trabajando en Chile en el transporte público o en el transporte de carga, con la documentación de sus países, que no siempre cumple con la normativa exigida en nuestro país.

Al respecto, se hizo presente que existe reciprocidad entre países que han celebrado convenios de transporte que establecen el tipo de vehículo, el tipo de conductores y los requisitos que deben reunir. Es decir, no existiría ninguna limitante.

Se aclaró que existen dos situaciones diversas. Una, la de personas que están sujetas a Convenio y, la otra, la de personas que vienen a trabajar a Chile, provenientes de países que no han celebrado convenios de transporte de carga y de pasajeros con nuestro país. En este caso, se podrá otorgar licencia de conducir a un extranjero, a pesar de que en otros países no se reconozca la licencia de conducir de Chile, si cumple con la normativa legal vigente y con los requisitos para obtener la Clase de licencia de conducir correspondiente.

Por otra parte, se señaló que con este inciso se reconoce la antigüedad de licencias extranjeras para los efectos de optar a una licencia profesional chilena que exija una antigüedad mínima en una categoría inferior. Sin embargo, la alusión en el texto actual a la condición “que rindan el examen que corresponda” se ha prestado para interpretar que en estos casos no sería necesario aprobar los cursos en una Escuela de Conductores Profesionales, ya que tratándose de licencias profesionales, los conocimientos teóricos y prácticos no se acreditan ante el municipio con un examen, sino que con un certificado que emite la Escuela.

Finalmente, se propuso aprobar esta norma atendido su alcance y el grado de flexibilización que implica.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 6, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 14 bis.

N° 7, nuevo

Artículo 15

Esta norma señala, al Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal, que para calificar la idoneidad moral de los interesados en obtener licencia de conducir, deberá considerar las condenas que hayan sufrido por las causas que se indican.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 6, para intercalar, en el inciso primero del artículo 15, entre la palabra “sufrido” y la frase “por las siguientes causas”, la frase “en los 4 años anteriores”.

En discusión esta indicación, se recordó que el proyecto de ley, aprobado por esta Comisión, que elimina las anotaciones en el Registro Nacional de Conductores para calificar la idoneidad moral de los conductores, estableció que el juez debe considerar las sentencias condenatorias de los últimos 4 años.

Al respecto, el Honorable Senador señor Novoa propuso elevar este plazo a 5 años, porque de otro modo se puede producir una contradicción, ya que la persona podría estar cumpliendo la pena y éste es uno de los antecedentes a considerar.



Finalmente, el señor Subsecretario explicó que se estableció este plazo de 4 años para que no sea indefinido y esté asociado al tipo de penas.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación de reemplazar el plazo de 4 años a 5 años, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 7, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 15.

N° 8, nuevo

Artículo 18

Este artículo 18 establece que la licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

Sin embargo, el titular de una licencia deberá someterse cada seis años a un examen para determinar la idoneidad moral, física y psíquica, en la forma establecida en los artículos 13, número 1; 14 y 21.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 7, para reemplazar el inciso segundo del artículo 18, por el siguiente:

“Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C o de una licencia especial deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21.

El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El titular de una licencia Clase A-1 o A-2 obtenida antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 2 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos.”.

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Novoa propuso establecer un plazo único, de 4 años, para acreditar el cumplimiento de los requisitos para cada clase de licencia. A juicio del señor Senador no tiene lógica exigir el cumplimiento de los requisitos cada 2 años, para la licencia Clase A-1 o A-2, obtenida antes del 8 de marzo de 1997.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que a esta categoría de licencias postulan personas mayores; sin embargo, se ha comprobado que el

mayor número de accidentes se producen precisamente en conductores cuyas edades fluctúan entre 18 y 25 años.

Sobre este punto, el Honorable Senador señor Novoa precisó que se trata de un examen que acredite las condiciones de las personas, las que no cambian entre los 18 y 25 años; no se trata de un examen de prudencia.

Al respecto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, agregó que se trata de condiciones de salud, riesgos de salud que se desarrollan con la edad como vista, capacidad de reacción, reflejos. Si una persona obtiene licencia de conducir a los 70 años, no se le otorga indefinidamente; queda entregado a la discrecionalidad del Director de Tránsito con el informe médico del Gabinete Sicotécnico.

Finalmente, la voluntad de la Comisión se manifestó en el sentido de que exista igualdad entre los conductores, por lo que se propone acreditar el cumplimiento de los requisitos cada 4 años, para las distintas Clases de Licencias Profesionales.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó consultar un N° 8, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que sustituye el artículo 18.

Nº 9, nuevo

Artículo 19

El inciso primero del artículo 19 establece que todo conductor que posea licencia profesional deberá acreditar, cada cuatro años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El inciso segundo de esta disposición señala que, en todo caso, el juez de policía local, en los asuntos de que conozca, podrá ordenar que se efectúe un nuevo control de licencia, antes del plazo establecido en el inciso anterior.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 8, para derogar el inciso primero, con el objetivo de concordar lo anteriormente aprobado por la Comisión, ya que esta disposición se trasladó al artículo anterior.

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

Enseguida, la Comisión debatió una indicación del Ejecutivo para eliminar, en el inciso segundo de este artículo, la frase “En todo caso”, iniciándose el inciso con las palabras “El juez de policía...”; y reemplazándose la palabra “inciso”, por “artículo”.

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, sin enmiendas, en atención a que son modificaciones de referencias y redacción.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 9, nuevo, en el artículo 1° del proyecto que modifica, en la forma indicada, el artículo 19.

N° 10, nuevo

Artículo 21

El artículo 21 establece que no se otorgará licencia de conductor a quien carezca de aptitudes físicas o psíquicas para conducir un vehículo motorizado o hagan peligrosa su conducción.

El reglamento determinará las enfermedades, las secuelas de éstas y otras alteraciones psíquicas o físicas que motiven la carencia de aptitud para conducir.

Un examen médico del conductor determinará su aptitud física y psíquica y las incapacidades, debiendo fundamentarse por el médico examinador en la ficha respectiva.

Si el peticionario fuera reprobado en el examen médico, podrá pedir, al Servicio Médico Legal, o a otro establecimiento especializado que dicho servicio designe, que se le

efectúe un nuevo examen. Si este examen fuera favorable al solicitante, prevalecerá sobre el anterior.

El solicitante deberá acompañar copia autorizada del informe que se impugna y otro informe emitido por un médico cirujano habilitado para el ejercicio de la profesión en el cual aparezca que no existe la inhabilidad cuestionada. El nuevo examen podrá abarcar aspectos no comprendidos en la reclamación y su resultado se comunicará al Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de la Municipalidad respectiva, que lo agregará a los antecedentes.

No obstante, en casos calificados y siempre que la deficiencia no sea grave, o atendidos la edad y el estado general del peticionario, podrá otorgarse la licencia por un plazo inferior a los señalados en los artículos 18 y 19, según corresponda.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 9, para reemplazar en el inciso final del artículo 21, la frase “los artículos 18 y 19” por “el artículo 18, incisos segundo, tercero y cuarto”.

En discusión estas enmiendas, se acotó que ellas son meramente concordancias de referencias, quedando redactado este numeral en los siguientes términos:

“10) En el artículo 21, reemplázase en el inciso final la referencia “artículos 18 y 19,” por “incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 18,”.

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, con las enmiendas formales señaladas.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó contemplar un N° 10, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 21.

N° 11, nuevo

Artículo 26

El artículo 26 señala que la licencia de conducir tendrá las menciones que determine el reglamento.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 10, para sustituir, en este artículo, la palabra “conducir”, por “conductor”.

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, en los mismos términos que venía formulada, sin debate.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó contemplar un N° 11, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 21.

-----

N° 3

Artículo 34

Pasó a ser N° 12.

El número 3, modifica el artículo 34, que regula la inscripción de vehículos en el Registro de Vehículos Motorizados señalando que en él se anotarán, además de las inscripciones que señala, la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario.

El artículo 34 señala que el Servicio de Registro Civil e Identificación llevará un Registro de Vehículos Motorizados en la base central de datos de su sistema mecanizado, en la cual se inscribirán los vehículos y la individualización de sus propietarios y se anotarán las patentes únicas que otorgue.

Su inciso cuarto establece que en él se anotarán también todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o su desarmadura total o parcial.



Para estos efectos, su propietario estará obligado a dar cuenta al Registro del hecho de que se trate. En su caso, deberá cancelarse la inscripción y retirarse la patente del vehículo.

La Honorable Cámara de Diputados propone intercalar, en el inciso cuarto de este artículo, entre la palabra “parcial” y el punto (.) que la sigue, la siguiente frase: “o la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario”.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 11, en igual sentido, que retiró.

En discusión esta enmienda, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que en la Honorable Cámara de Diputados se está tramitando una moción parlamentaria que regula la obligación de informar al Registro de Vehículos Motorizados acerca de las alteraciones o destrucción parcial o total de los vehículos.

Informó que dicha moción contiene la idea de responsabilizar, a la Compañía de Seguros o al dueño del vehículo que no informó el siniestro, de los daños y perjuicios que se puedan producir a terceros.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, propuso aprobar el trámite de cancelación de la inscripción a nombre del propietario, trámite no establecido y que es necesario autorizar.

El Honorable Senador señor Novoa agregó que es necesario analizar la moción de la Honorable Cámara de Diputados para determinar si considera una sanción para el

propietario de un vehículo que no dé cuenta de la destrucción total del mismo, o establecer una obligación para la Compañía de Seguros. Es necesario adoptar medidas porque se sabe que hay personas que compran vehículos destruidos y clonan las placas patentes.

Finalmente, se señaló que esta enmienda es conveniente ya que agiliza los trámites de eliminación de vehículos del Registro correspondiente, al haber sido destruidos o desarmados.

- En votación este numeral, vuestra Comisión acordó aprobarlo en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

Nº 4

Artículo 35

Pasó a ser Nº 13.

El número 4, modifica el artículo 35, en el sentido de que también se anoten en el Registro de Vehículos Motorizados los arrendamientos con opción de compra.

El artículo 35 establece que se inscribirán, además, en el Registro de Vehículos Motorizados, las variaciones de dominio de los vehículos inscritos.

Su inciso segundo señala que podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos y medidas precautorias que les afecten, inscripción que no es requisito para su constitución. En tanto no se efectúe esta anotación, no serán oponibles frente a terceros.

Si el acto que sirvió de título a la transferencia de un vehículo fuera consensual, se acreditará mediante declaración escrita conjunta que suscribirán ante el Oficial de Registro Civil e Identificación el adquirente y la persona a cuyo nombre figure inscrito el vehículo, o mediante instrumento público o instrumento privado autorizado ante Notario.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 12, para reemplazar su inciso segundo, por el siguiente:

“Podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias, arrendamientos con opción de compra y cualquier otro título que otorgue la tenencia material del vehículo, inscripción que no es requisito para su constitución. En tanto no se efectúe esta anotación, dichos actos no serán oponibles frente a terceros.”.

En discusión estas enmiendas, el Honorable Senador señor Novoa indicó que este requisito no es necesario para la constitución del acto, sino que para la validez del mismo.

La Comisión consideró, para la aprobación de esta indicación, que su texto es más amplio que el aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

En consecuencia, aprobó la indicación sustituyendo las palabras “ su constitución”, por “la validez del acto”.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas Indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 36, 55 y 58, que esta Comisión consultó como números 14 (artículo 36), 15 (artículo 55) y 16 (artículo 58), a continuación del N° 4 (artículo 35), que pasó a ser N° 13.

N° 14, nuevo

Artículo 36

El artículo 36 señala que las inscripciones y anotaciones se realizarán por estricto orden de presentación de la solicitud respectiva.

De igual manera se anotarán dichas solicitudes en el Repertorio, anotación que valdrá como fecha de inscripción.

El Repertorio será cerrado diariamente por el Oficial de Registro Civil e Identificación, dejando expresa constancia del número de anotaciones efectuadas.

El adquirente de un vehículo deberá solicitar su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición.

En los casos en que el título traslativo de dominio sea autorizado por Notario u otro Ministro de fe, éste deberá requerir la inscripción a costa del adquirente, en el plazo señalado en el inciso anterior.

La inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El propietario de un vehículo deberá mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, en el Registro de Vehículos Motorizados.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 13, para agregar el siguiente inciso final nuevo:

"Para efectos de lo establecido en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas, deberán individualizar en la inscripción a su representante, el que se entenderá

válidamente habilitado para ser notificado en su nombre, quien mantendrá tal calidad para todos los efectos legales, mientras la inscripción no sea modificada."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, sin debate.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 14, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 36.

#### Artículo 45

El artículo 45 establece que los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso de circulación otorgado por las Municipalidades y el certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.

Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

La placa patente única deberá obtenerse en la oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción.

El certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 14, a este artículo, para agregarle el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Los remolques y semirremolques deberán exhibir en su parte posterior su placa patente única y las letras y dígitos que correspondan a los del vehículo tractor, en la forma que determine el reglamento."

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Novoa expresó que la aprobación de esta indicación importa un problema práctico, toda vez que será necesario cambiar, en cada oportunidad, su placa patente única.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que cuando se redactó esta indicación le preocupaba al Ejecutivo la situación que se produce con los arriendos de remolques y semirremolques, por lo que resulta importante determinar el responsable del traslado más que el propietario del mismo.

En relación con este tema, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, hizo presente que esa norma importa una traba a la eficiencia del servicio de transporte; basta con exhibir la placa patente única, el remolque se identifica y está inscrito en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques del Servicio de Registro Civil e Identificación y será el responsable.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes agregó que la aprobación de esta indicación facilita la aplicación de normas futuras como las relacionadas con los telepeajes en que se podrán efectuar los cobros si se tiene la identificación del vehículo que circuló.

En relación a este tema, el Honorable Senador señor Novoa expresó que la fotografía identificará al remolque y además estas situaciones se solucionaron cuando se estableció la inscripción obligatoria de los remolques y semirremolques. Por otra parte, también soluciona este problema la aprobación de la obligación de inscribir los actos y contratos porque, de otro modo, no son oponibles a terceros, siendo responsable el propietario.

Por su parte, el Honorable Senador señor Muñoz Barra fue partidario de rechazar la indicación en análisis en consideración a que introducirá complicaciones en este ámbito.

El Asesor del Subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que el dueño del tractocamión no necesariamente es el mismo dueño del remolque o semirremolque. De manera que si el remolque se suelta y ocurre un accidente, no se sabe quién es el responsable civil; si es el dueño del tractocamión o el dueño del remolque. Es por esta razón que esta norma tiene por finalidad pesquisar al dueño del tractocamión.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que la responsabilidad civil la determinará el juez y es difícil tratar de solucionar casos puntuales en la ley.



A su vez, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador, señor Pizarro, reiteró que la responsabilidad corresponde a quien conduce el vehículo y lleva la implementación del mismo, sin perjuicio de los seguros que se establecen para que estos vehículos circulen.

- En votación esta indicación, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra y Novoa.

Nº 15, nuevo

Artículo 55

El artículo 55 indica que los vehículos deberán estar provistos de los sistemas y accesorios que la ley establece, en perfecto estado de funcionamiento, de manera que permitan al conductor maniobrar con seguridad.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 15, para agregar al artículo 55, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, sin debate.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 15, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 55.

N° 16, nuevo

Artículo 58

El artículo 58 señala que el transporte de carga deberá efectuarse en las condiciones de seguridad que determinen los reglamentos y en vehículos que reúnan los requisitos que aquéllos contemplan.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 16, a este artículo, para agregar, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Todo vehículo que transporte carga de terceros debe justificarla con la carta de porte a que se refiere el artículo 174 del Código de Comercio. La infracción a lo dispuesto en este inciso, será sancionada con multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales, quedando obligados solidariamente a su pago el conductor infractor, el porteador y el cargador."

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, explicó que esta norma se relaciona con la autorización para que Carabineros de Chile pueda fiscalizar.

El Honorable Senador señor Novoa expresó sus dudas respecto de la conveniencia de que la contravención a esta norma pueda importar una infracción de tránsito.

El Asesor del Subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que esta norma que exige la carta de porte obedece a una modificación del Código de Comercio y, por una razón de técnica legislativa, no se podía considerar en dicho Código una sanción al incumplimiento de esta disposición la que, en su oportunidad, fue acordada con los representantes de los transportistas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, propuso la aprobación de esta indicación que dice relación con una mayor fiscalización, control y profesionalización del servicio de transporte de carga; por ello se estableció qué volúmenes corresponden a transporte de carga.

El Honorable Senador señor Novoa solicitó dejar constancia de que cuando se refiere a transporte de carga, se trata de transporte en vehículos de más de 3.600 kilogramos.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Pizarro, y con el voto en contra del Honorable Senador señor Novoa.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 16, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma señalada el artículo 58.

-----

N° 5

Artículo 62

Pasó a ser N° 17.

El número 5, incorpora al artículo 62, que trata de las medidas de seguridad en los remolques y semirremolques, que a éstos les serán aplicables las normas relativas al dominio, al registro, a la patente única y al certificado de inscripción de vehículos motorizados de esta ley, así como las referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y su especialidad.

El artículo 62 establece que los remolques y semirremolques estarán unidos al vehículo tractor con los elementos de seguridad que determine el reglamento.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 17, para agregar a este artículo, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad."

En discusión estas proposiciones, el Honorable Senador señor Novoa dejó constancia de que esta norma debe complementarse con las disposiciones de la ley N° 19.872, que entrará en vigencia, con fecha 20 de diciembre de 2003.

Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión se inclinó por el texto propuesto en la indicación del Ejecutivo por ser más completo.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

El texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados fue sustituido, por la indicación, con la misma votación anterior.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que esta Comisión consultó como N° 18 (artículo 64), nuevo, a continuación del N° 5 (artículo 62), que pasó a ser N° 17.

N° 18, nuevo

Artículo 64

El artículo 64 señala que los vehículos motorizados deben tener, a lo menos, dos sistemas de frenos de acción independiente uno del otro, y por lo menos uno de éstos deberá accionar sobre todas las ruedas del vehículo, salvo aquellos tipos de vehículos que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 18, para reemplazar el artículo 64, por el siguiente:

"Los vehículos deberán contar con el o los sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes que determine el reglamento."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que esta indicación tiene por finalidad considerar estas normas dentro de la Ley de Tránsito y las demás disposiciones que vienen a continuación se propone regularlas dentro del Reglamento y no en esta ley.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 18, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 64.

-----

N° 6

Artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 75 y 76

Pasó a ser N° 19.

La Honorable Cámara de Diputados propuso la derogación de estos artículos.

El Ejecutivo, a su vez, formuló la indicación N° 19, para derogar los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74,75,76 y 77, de la Ley de Tránsito.

Todos estos artículos contienen normas técnicas sobre los vehículos. La Comisión consideró que la misma ley entrega atribuciones reglamentarias para dictar dichas normas, las que es necesario modificar de tiempo en tiempo, dado el avance de la tecnología automotriz. Por ende, es conveniente que tales disposiciones se dicten y modernicen sobre la

base de la potestad reglamentaria, como de hecho ocurre en otros mercados, como el de los productos alimentarios, eléctricos, etcétera.

Con tal objetivo, se propone derogar todos los artículos referentes a especificaciones técnicas, tales como sistema de frenos de remolques (artículo 65), sistema de frenos de motocicletas, bicimotos y motonetas (artículo 66), freno de vehículos a tracción animal (artículo 67), focos y luces (artículo 68), color de las luces (artículo 69), color de las luces vehículos de carga (artículo 70), señalizadores de viraje (artículos 74 y 75), y aparato sonoro (artículos 76 y 77).

Respecto del artículo 64, téngase presente, que se sustituyó por el señalado en el número 18, anterior.

En discusión estas proposiciones, vuestra Comisión acordó aprobar la indicación del Ejecutivo, sustituyendo el número 6, por el siguiente:

“19) Deróganse los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77.”.

Como se comentó anteriormente, la derogación de estas normas tiene por finalidad eliminar de esta ley todas aquellas materias de índole reglamentario.

- En votación esta indicación, fue aprobada en los términos señalados, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.



- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

Nº 7

Artículo 71

Pasó a ser Nº 20.

El número 7, reemplaza el inciso segundo del artículo 71, que prohíbe el uso de cualquier foco o luz que induzca a error. Dispone que sólo los vehículos de emergencia y los demás que determine el Reglamento podrán estar provistos de dispositivos luminosos fijos o giratorios, y su uso se sujetará a lo que el reglamento respectivo determine.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 20, similar, por lo que la retiró.

- En votación este numeral, fue aprobado en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

-----

Enseguida, vuestra Comisión, se pronunció sobre diversas Indicaciones del Ejecutivo, que consultó como números 21 (artículo 72) y 22 (artículo 78), nuevos, a continuación del Nº 7 (artículo 71), que pasó a ser Nº 20.

Nº 21, nuevo

Artículo 72

El artículo 72 señala que desde media hora después de la puesta de sol hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, los vehículos deberán llevar encendidas las luces reglamentarias.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 21, para reemplazarlo, por el siguiente:

"Desde media hora después de la puesta de sol hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.

Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que existen experiencias internacionales que aconsejan en carreteras o en vías en que se permite circular a 120 kilómetros por hora, que los camiones y buses circulen todo el día con las luces encendidas, siendo ésta una materia cuya regulación corresponde principalmente al reglamento.

El Honorable Senador señor Novoa precisó que no hay objeción a que los vehículos circulen siempre con las luces prendidas.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 21, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley, que modifica en la forma indicada el artículo 72.

N° 22, nuevo

Artículo 78

El artículo 78 prohíbe en las zonas urbanas el uso de cualquier aparato sonoro de que estén provistos los vehículos.

En las vías rurales, podrá hacerse uso de ellos sólo en caso necesario.

Exceptúanse de esta prohibición los vehículos de emergencia indicados en el artículo anterior, en servicio de carácter urgente. Con todo, los demás vehículos podrán hacer uso de sus elementos sonoros, por excepción, para prevenir un accidente y sólo en el caso de que su uso fuera estrictamente necesario.

No podrá hacerse uso del aparato sonoro de un vehículo en el interior, al entrar o salir de un túnel.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 22, para eliminar en su inciso tercero, la frase “indicados en el artículo anterior” y la coma (,) que le sigue.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 22, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica el artículo 78 en la forma señalada.

-----

N° 8

Artículo 79

Pasó a ser N° 23.

El número 8, reemplaza el artículo 79 que señalaba los elementos con que debían estar provistos los vehículos motorizados, por otro que regula el uso del cinturón de seguridad y prohíbe el traslado de menores de 6 años en el asiento delantero.

El artículo 79 señala, a través de 10 numerales, los elementos con que deben estar provistos los vehículos motorizados según tipo y clase, entre otros, vidrios de seguridad, limpiaparabrisas, espejo interior regulable, velocímetro, parachoques, extintor de incendio, dispositivos reflectantes, rueda de repuesto, botiquín y cinturones de seguridad.

El Ejecutivo, formuló la indicación N° 23, para introducir diversas modificaciones a los números 7 y 10 del artículo 79 de la Ley de Tránsito; el número 7, relativo a dispositivos para casos de emergencia los que deberán cumplir con los requisitos que el reglamento determine y el número 10, relativo a los cinturones de seguridad. Además, agrega, a continuación, de este último numeral, los siguientes incisos:

“El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de 8 años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares."

En discusión estas proposiciones, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que se deben tener presentes tres consideraciones:

1.- Es necesario mantener el artículo 79 de la Ley de Tránsito, modificando los numerales 7 y 10, porque debe regularse esta materia por ley.

2.- En términos de la exigencia del cinturón de seguridad, la diferencia con la proposición de la Honorable Cámara de Diputados radica, básicamente, en el hecho de que hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de asientos delanteros y en todos los otros asientos en que esté instalado, lo que considera genérico, porque eventualmente un conductor podría desinstalar el cinturón y, por lo tanto, no cumplir con la norma.

Con la indicación presentada se logra una mayor precisión en términos de que para los vehículos livianos, a partir del año 2002, de acuerdo a la información que emana del Centro de Certificación Vehicular, todos vienen con cinturón de seguridad. En consecuencia, hacerlo exigible a contar del año 2002 no implica la instalación de elementos adicionales.

3.- En el caso del transporte escolar, la Honorable Cámara de Diputados hace obligatorio el uso del cinturón para cada pasajero; sin embargo, la indicación del Ejecutivo mantiene esa exigencia pero la establece de acuerdo a un calendario, por una razón de

costos, para programar cuándo entra en vigencia la exigencia del cinturón de seguridad y con cuáles características. Ello porque los niños alcanzan el peso de 36 kilos, a los ocho años, lo que hace la diferencia entre el uso de cinturones, de arneses o sillas. El peso indicado es el límite de acuerdo a los estudios internacionales que existen. Luego para no poner ese detalle en materia de ley se establece que las exigencias y el calendario se fijan por reglamento.

El Honorable Senador señor Novoa fue partidario de la exigencia del cinturón de seguridad para los ocupantes de los asientos delanteros y en los vehículos de transporte escolar; sin embargo, respecto del último inciso, que prohíbe el traslado de menores de 8 años en los asientos delanteros, manifestó que esta norma presenta un problema práctico porque hay muchas personas que necesitan desplazarse en camionetas, con niños y viven en sectores rurales, siendo más realista la norma propuesta por la Honorable Cámara de Diputados; de otro modo se cursarán muchas infracciones.

El Honorable Senador señor Romero hizo presente que existen estudios que demuestran que el mayor número de accidentes de menores se debe al hecho de que no están sujetos como corresponde.

El Honorable Senador señor Vega señaló que el aumento del parque vehicular ha sido muy grande y en el campo, especialmente en caminos de tierra, los accidentes son muy comunes y aún en camionetas de cabinas simples, los menores deberían viajar en una silla especial, haciendo su uso obligatorio, como sucede en Estados Unidos y se reduciría de manera considerable la tasa de accidentes.

En relación con los vehículos de transporte escolar, el señor Senador manifestó que el uso del cinturón de seguridad debe ser obligatorio siempre.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa precisó que en el caso de los vehículos de transporte escolar siempre deberán usar el cinturón de seguridad, no hay excepciones. Sin embargo, consideró razonable que se establezca la obligatoriedad, mediante un calendario de aplicación que se indicará en un reglamento, porque es necesario considerar que hay alrededor de 40.000 vehículos de transporte escolar que carecen de este equipamiento y se trata de pequeños empresarios, por lo que resulta lógico otorgarles un plazo para el cumplimiento de esta exigencia que significa adquirir alrededor de 15 cinturones por vehículo, con un valor que oscila entre \$ 7.000 y \$ 30.000, dependiendo de la calidad.

El señor Senador solicitó dejar constancia de que el uso del cinturón de seguridad es siempre obligatorio y las exigencias relativas al tipo de cinturón se determinarán mediante un calendario.

Luego, el señor Senador coincidió con lo expresado por el Honorable Senador señor Romero en relación a los problemas que sufren los menores de edad en los accidentes y la norma aprobada por la Honorable Cámara de Diputados que excluía de la prohibición de llevar en el asiento delantero a menores, en una camioneta, exigía arneses, cojines o sillas en el asiento trasero, exigencia que no contempla la indicación del Ejecutivo, por lo que en su opinión resultaría preferible mantener los dos incisos propuestos por la Honorable Cámara.



Así, el señor Senador propuso reemplazar el último inciso de la indicación del Ejecutivo, relativa a los menores de 8 años, por los dos últimos incisos propuestos por la Honorable Cámara.

Respecto de la proposición anterior, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, hizo las siguientes precisiones:

1.- El texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados se refiere a los menores de 6 años; en cambio, la indicación del Ejecutivo modifica esa edad, elevándola a 8 años porque el peso de 36 kilos, de acuerdo a informaciones proporcionadas por el Ministerio de Salud se alcanza a esa edad.

2.- Por razones de técnica legislativa se considera preferible eliminar la alusión a que recaerá en el conductor la responsabilidad del cumplimiento de esta norma, puesto que en la Ley de Tránsito siempre la responsabilidad recae en el conductor, y

3.- Respecto de la exigencia de sillas, arneses y cojines obligatorios, la indicación del Ejecutivo propone su eliminación por una razón de costos.

La CONASET realizó estudios de mercado y constató que las sillas no cuestan menos de \$ 50.000.

El Honorable Senador señor Novoa propuso agregar, al inciso final propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, la siguiente oración: “de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento”, con lo cual a través del reglamento se establece la obligación.

En resumen, se modifica el artículo 79, en la forma siguiente:

a) Reemplázase el número 7, por el siguiente:

“7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;”.

b) En el número 10, elimínase la oración “Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos.”, y

c) Agréganse, a continuación del número 10, los siguientes incisos:

“El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de ocho años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.”.

- Sometido a votación el texto anteriormente transcrito, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

Nº 9

Artículo 80

Pasó a ser N° 24, reemplazado por el que se indica más adelante.

El número 9 deroga el artículo 80 que dicta normas relativas al espejo retrovisor, velocímetro y elementos reflectantes en pedales de bicicleta.

El artículo 80 indica que las motocicletas, motonetas, bicimotos y otros similares, deberán estar provistos de espejo retrovisor y velocímetro.

Las bicicletas y triciclos deberán estar provistos de elementos reflectantes en sus pedales.

En el caso de que las motocicletas o las motonetas lleven sidecar o caja lateral para mercadería, éste se acoplará siempre al lado derecho del conductor.

La Honorable Cámara de Diputados propone derogar esta disposición.

- En votación esta proposición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión debatió la indicación del Ejecutivo N° 24, que reemplaza el artículo 80, por el siguiente:

“Artículo 80.- Se prohíbe el transporte de animales domésticos en los asientos delanteros de los vehículos. Cuando éstos sean transportados en la parte trasera de camionetas u otros vehículos abiertos, deberán ir suficientemente asegurados con arneses especiales.”.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que el Ejecutivo está de acuerdo con la eliminación propuesta por la Honorable Cámara de Diputados y a través de esta indicación se pretende reemplazar el artículo por uno que se refiera al transporte de animales, precisando que en la ocurrencia de accidentes frontales los pesos de los elementos que están en los vehículos se multiplican por 10; por ello el daño que pueden causar a los pasajeros es importante.

Se deja constancia para la historia de la ley que la regulación que se refiere a bicicletas con sus reflectantes y motocicletas, será determinada por el reglamento.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorable Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el N° 9, que pasó a ser N° 24, que reemplaza el artículo 80 por el que se indicó anteriormente, relativo al transporte de animales domésticos.

-----

Nº 10

Artículo 81

Pasó a ser Nº 25.

El número 10 elimina en el inciso primero del artículo 81 la frase relativa a la forma en que deberá estar colocado el tubo de escape.

La Ley de Tránsito, en su artículo 81, indica que los vehículos con motores de combustión interna no podrán transitar con escape libre e irán provistos de un silenciador eficiente. El tubo de escape no deberá sobresalir de la parte trasera de la estructura del vehículo y permitirá el escape del gas sólo en forma paralela a la calzada.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar otras reglas respecto de los vehículos de carga o de locomoción colectiva.

La Honorable Cámara de Diputados propone eliminar, en el inciso primero de este artículo, la oración final: “El tubo de escape no deberá sobresalir de la parte trasera de la estructura del vehículo y permitirá el escape del gas sólo en forma paralela a la calzada.”.

El Ejecutivo formuló una indicación Nº 25 similar que retiró.

En discusión este numeral, vuestra Comisión consideró que esta regulación es propia del reglamento, sin perjuicio de que estuvo de acuerdo en la exigencia contenida en la norma.

- En votación este numeral, que pasó a ser N° 26, fue aprobado sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorable Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

N° 11

Artículo 82

El número 11 sustituye el inciso segundo del artículo 82 relativo a la carburación, anulando el certificado de revisión técnica y el de gases cuando un vehículo emite humo visible al ralentí o se constate que ha superado los índices respectivos. También señala que en estos casos podrá ser retirado de circulación y puesto a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados para ello, de los cuales podrá ser retirado con autorización del juez, quien la otorgará con el objetivo de que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado.

El texto legal, en su artículo 82, señala que los vehículos motorizados deberán estar equipados, ajustados o carburados de modo que el motor no emita materiales o gases contaminantes en un índice superior a los permitidos.

Cuando Carabineros constate técnicamente que un vehículo ha superado dichos índices, podrá retirarlo de la circulación, poniéndolo a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las Municipalidades, de los cuales únicamente podrá ser retirado con autorización del juez, que la otorgará con el objetivo de que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado. En estos casos se aplicará el artículo 161 de esta ley.

El juez podrá absolver al conductor que, denunciado por conducir un vehículo con emanación de gases, acreditara haber reparado el vehículo y subsanado la causa de la emanación a la fecha de su comparecencia al tribunal, mediante certificado expedido por un establecimiento competente.

En discusión este numeral, se señaló que este artículo es atingente a la preocupación por el tema ambiental; sin embargo, presenta algunos inconvenientes que burocratizan el tema de la constatación de un vehículo que está superando índices de contaminación.

La norma vigente se refiere a la constatación técnica, en consecuencia, hay un elemento fehaciente; además, existen muchas dudas respecto de que en el acto se pueda proceder a anular el certificado de revisión técnica y de gases, más aun si no existe un elemento de constatación y en ese sentido la norma vigente establece que Carabineros de Chile constata técnicamente este hecho y la norma propuesta no lo establece, con lo cual podría estimarse que se trata de un inspector municipal, fiscal o un Carabinero, indefinición que resulta muy delicada en consideración a que se trata de la anulación de un certificado, en un acto de constatación de humos visibles.



Finalmente se explicó que cuando se hacen controles de emisión de gases, el Ministerio de Transportes dispone de equipos de fiscalización, que alcanzan a 40 en la Región Metropolitana, para constatar técnicamente esta situación, para lo cual actúan acompañados por Carabineros. Estos equipos técnicos no están disponibles en todas las regiones del país.

- En votación el texto sustitutivo propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, en su numeral N° 11, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

-----

Enseguida, vuestra Comisión analizó diversas indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 84, 85, 91 y 92, que esta Comisión consultó como N°s 26 (artículo 84), 27 (artículo 85), 28 (artículo 91) y 29 (artículo 92), nuevos, a continuación del N° 10, que pasó a ser N° 25.

N° 26, nuevo

Artículo 84

El artículo 84 indica que todo conductor de motocicletas, motonetas y bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 26, para modificarlo en los siguientes términos:

a) Intercálase la palabra “bicicletas”, seguida de una coma (,), entre la preposición “de” y la palabra “motocicletas”.

b) Agrégase a continuación del punto final (.), que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

“Asimismo, deberán usar los implementos, vestimenta e indumentaria que, por razones de seguridad, determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Romero expresó que en aquellos lugares donde existen ciclovías no parece razonable exigir casco, ni tampoco en zonas rurales, ya que los campesinos circulan por caminos laterales y en caso de obligarlos a usar casco, no usarán las bicicletas.

El Honorable Senador señor Vega reiteró que los terrenos rurales son los lugares más peligrosos por lo que debe exigirse el uso del casco.

Por su parte, el Presidente Accidental de esta Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso que el tema de las vestimentas, implementos e indumentarias que por razones de seguridad determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debería ser regulado mediante el reglamento.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que se han recibido muchas proposiciones respecto de este tema y el Plan Transantiago pretende lograr un cambio importante en los modos de transportes que se usan para desplazarse en la ciudad de Santiago que reúne muchas condiciones que permiten el uso de la bicicleta y con un cambio cultural apropiado se podrían tener 600.000 o 1.000.000 de viajes diarios en bicicleta, como sucede en otros países, en vez de los 150.000 que actualmente se realizan.

Dentro de este contexto de motivar el uso de la bicicleta en los próximos años, se suscribió un contrato con el Banco Mundial para la construcción de 70 kilómetros de ciclovías en Santiago, Valparaíso y Concepción y en ese contexto el uso de la bicicleta debe ser de otra forma; por eso se ha considerado que el uso del casco debería ser obligatorio para los ciclistas a fin de prevenir los accidentes. En esa línea, se han recibido múltiples proposiciones sobre la materia, existiendo diversos estudios que aconsejan la obligatoriedad del uso del casco y, otros, en sentido contrario.

Por lo anterior, el Ejecutivo estaría de acuerdo en traspasar la regulación de estas materias a reglamento para determinar los calendarios, la forma y los lugares de aplicación de esta exigencia del casco.

De esta manera, se propone la aprobación de la indicación sustitutiva del Ejecutivo dejando establecido en la historia de la ley que en lo que respecta a las bicicletas sería determinado en la reglamentación del Ministerio respectivo.

Para dar cumplimiento a lo anterior, se requiere de una modificación en la redacción para establecer en lugar de emplear la frase “protector reglamentario” señalar el uso de un casco protector de acuerdo a las condiciones, exigencias y calendario respectivos.

El Honorable Senador señor Novoa anunció su voto en contra de esta indicación porque la norma actual funciona de manera adecuada. Si una persona tiene un accidente en bicicleta, al caerse, las posibilidades de que muera como consecuencia de un golpe en la cabeza son las mismas que si se cayera caminando por la calle; distinto es el caso de las motocicletas, en que existe un problema de velocidad.

A su vez, el Honorable Senador señor Vega advirtió que las bicicletas, en las ciudades, se pueden estrellar con un automóvil y el casco los protegerá.

Por su parte, el Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, precisó que en este tema se trata de fijar un criterio para que el uso del casco en las bicicletas quede incorporado a la reglamentación que determine el Ministerio, y hacer una separación, como es el caso del uso de casco en sectores rurales, donde no existe el mismo tráfico vehicular.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló que en consideración a las observaciones formuladas acerca del uso del casco, es necesario tener presente que esta indumentaria no disminuye los accidentes sino las consecuencias de los mismos; además, los tipos de cascos varían respecto a las velocidades, por lo que parece apropiado establecer el uso obligatorio de los cascos en todos estos modos de transportes y

regular mediante un reglamento las condiciones y exigencias sobre las cuales se normará esta materia.

Es apropiado atender las consideraciones de los sectores rurales para estudiar adecuadamente, sin perjuicio de lo cual, en opinión del Ejecutivo, el uso del casco es imprescindible para un transporte en bicicleta más seguro.

Posteriormente, en mérito al debate anterior, el Ejecutivo propuso sustituir su indicación a este artículo 84, por otra redactada de la manera siguiente:

“Artículo 84.- Todo conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar un casco protector y utilizar la vestimenta, implementos e indumentaria en la forma y bajo las condiciones y requisitos que se determinen en los reglamentos emanados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

- En votación esta indicación, fue aprobada por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Vega y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 26, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 84.

Nº 27, nuevo

Artículo 85

La Ley de Transito, en su artículo 85, señala que en los vehículos de tracción animal deberán usarse animales adiestrados y con arneses que reúnan condiciones de seguridad.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 27, para reemplazar, en el artículo 85, la frase “de seguridad” por la oración “que permitan mantener el control del vehículo y proporcionen seguridad a los ocupantes.”.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, contempló esta enmienda al artículo 85 de la Ley de Tránsito, como Nº 27, nuevo, del artículo 1º de este proyecto de ley.

Nº 28, nuevo

Artículo 91

El texto del artículo 91 de la Ley de Tránsito prohíbe a los conductores de los vehículos de locomoción colectiva:

- 1.- Proveer al vehículo de combustible con personas en su interior;
- 2.- Llevar pasajeros en las pisaderas y mantener abiertas las puertas del vehículo cuando se encuentre en movimiento;
- 3.- Admitir individuos ebrios, desaseados, que fumen o que no guarden compostura debida, o que ejerzan la mendicidad o cualquier clase de comercio en el vehículo;
- 4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo. Exceptúanse de esta prohibición, los perros adiestrados provistos de bozal que acompañen a pasajeros discapacitados.
- 5.- Poner en movimiento el vehículo o no detenerlo completamente mientras existan pasajeros que deseen subir o bajar del vehículo;
- 6.- Aumentar o disminuir la velocidad del vehículo con el objetivo de disputarse pasajeros, entorpeciendo la circulación y el buen servicio, y
- 7.- Fumar en el interior del vehículo.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 28, para introducir las siguientes enmiendas a esta disposición:

a) Reemplázase el número 3, por el siguiente:

"3.- Admitir individuos ebrios que causen molestia o desorden, personas que fumen o que no guarden compostura debida, o que ejerzan la mendicidad o cualquier clase de comercio en el vehículo;".

El Honorable Senador señor Novoa propuso el rechazo de este numeral porque se podría admitir un individuo ebrio siempre que no cause molestias, lo que no parece acertado, porque no se sabe en qué momento podrá causar molestias. En segundo lugar, como está establecido el término "individuo desaseado" es una mala señal eliminar esta expresión.

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, coincidió con el Senador anterior y señaló que la admisión de un ebrio que no cause molestias podría significar que al momento en que las cause no existirá forma de hacerlo descender del vehículo.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, recordó que este Título de la ley regula el transporte público de pasajeros y bajo el mismo se comprenden los buses, los taxis y los taxis colectivos y una persona ebria tiene que trasladarse a un lugar y lo deseable sería que lo hiciera en un taxi y la norma actual no permitiría al chofer del taxi que esa persona se subiera; por ello, se añadió la precisión "que cause molestia".



El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso dejar constancia para la historia de la ley que esta norma se refiere a los taxis, transporte individual.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa precisó que esta norma describe una prohibición relativa a cargar combustibles con pasajeros, llevar pasajeros en las pisaderas, y además se refiere al transporte de personas ebrias y desaseadas, por lo que la norma debería contener una facultad para prohibir desórdenes, quedando al criterio del conductor. No es lo mismo admitir canastos, bultos o paquetes que molesten que admitir personas que causen molestias, por lo que en concepto del señor Senador sería preferible establecer una facultad.

- En votación este literal a), fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

b) Reemplázase el número 4, por el siguiente:

"4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo;

Exceptúanse de esta prohibición, los perros adiestrados que acompañen a pasajeros con discapacidad.”.

Respecto de los perros adiestrados, se hizo presente que esta materia se regula en el proyecto de ley relativo al estacionamiento para personas discapacitadas, y que el término

técnico que tienen estos animales es el de “perros de asistencia”, proponiéndose sustituir esta denominación por la indicada.

- En votación este literal b), se aprobó con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 28, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 91.

N° 29, nuevo

Artículo 92

El artículo 92 señala que los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa y respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 29, para reemplazar el artículo 92, por el siguiente:

"Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar."

Esta indicación sólo importa un cambio de redacción de la norma legal vigente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 29, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma señalada el artículo 92.

-----

N° 12

Artículo 93

Pasó a ser N° 30.

El número 12 deroga el artículo 93, que establece que los pasajeros no podrán subir o bajar de un vehículo en movimiento.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 30, en igual sentido, que retiró.

En discusión esta proposición se señaló que esta norma es materia de infracción y, por lo tanto, está sancionada como infracción grave en el artículo 198 de la Ley N° 18.290, de Tránsito.

- En consecuencia, vuestra Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega, acordó aprobar en los mismos términos que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados este numeral, que pasó a ser N° 30 del artículo 1° de este proyecto de ley.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 94, que esta Comisión consultó como N° 31, nuevo, a continuación del N° 12 (artículo 93), que pasó a ser N° 30.

N° 31, nuevo

Artículo 94

El artículo 94 preceptúa que las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un

certificado de homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

La revisión técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna.

Dicho documento o, en su defecto, el de homologación, deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 31, para reemplazar su inciso tercero por el siguiente:

"Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en original en el vehículo y encontrarse vigentes."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que mediante esta indicación se agrega una exigencia relativa a la tenencia del documento de gases, actualizándose una exigencia vigente.

El Honorable Senador señor Vega preguntó las razones por las cuales se exige que este documento se porte en original.

El Asesor de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que se trata de impedir que el conductor porte una fotocopia de este documento para evitar las alteraciones o falsificaciones del mismo.

Enseguida, precisó que se trata de dos certificados: el de homologación y el de gases. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha recibido denuncias de certificados falsos de homologación.

A su vez, el Secretario Ejecutivo de la CONASET añadió que el tema de la emisión de gases es delicado y es preferible que los documentos sean originales.

El Honorable Senador señor Novoa manifestó su preocupación en el sentido de que esta exigencia pueda significar nuevas infracciones a los conductores por el hecho de no contar con el documento original. Sin perjuicio de que es necesario considerar el hecho de que Carabineros podrá detectar que los certificados sean falsos.

Además, la aceptación de las copias debe quedar entregada al criterio del funcionario policial, porque no estará obligado a aceptar copias que no le parecen correctas.

Como consecuencia del análisis anterior, la Comisión acordó eliminar el término “original”.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 31, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 94.

N° 13

Artículo 98

El número 13 agrega tres incisos al artículo 98, que señala el procedimiento a seguir cuando un vehículo es retirado de circulación por haber perdido sus condiciones de seguridad.

El texto legal vigente, en su artículo 98, señala que los vehículos que hayan perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación y puestos a disposición del Tribunal competente en los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El vehículo y el permiso de circulación deberán ser restituidos por el tribunal que conozca del proceso, tan pronto se acredite que el desperfecto ha sido reparado o si la restitución se motivara en la necesidad de completar su reparación.

Sin embargo, si el desperfecto del vehículo fuera subsanado en el lugar en que se constató la infracción, podrá autorizarse para que continúe de inmediato en circulación, sin retirarse el padrón o permiso respectivo y sin perjuicio de efectuarse la denuncia correspondiente por la infracción cometida.

En todo caso, el juez siempre podrá disponer, si lo estima procedente, una revisión del vehículo por un establecimiento competente.

Lo anterior es sin perjuicio de las medidas de carácter administrativo que adopte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en uso de sus facultades legales, en lo relativo a los vehículos de carga, a los destinados al transporte colectivo de personas y a los automóviles destinados a la prestación de servicios de uso público.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregar a este artículo los siguientes incisos nuevos:

"Cuando se considere que el vehículo puede proseguir su marcha, se anulará el certificado de revisión técnica y el de gases, mediante una anotación en su reverso, con indicación de fecha y hora, lo que solamente habilitará para conducir el vehículo a su destino más inmediato.

Sólo serán válido para conducir el certificado original de revisión técnica y el de gases.



En los casos en que se necesite conducir un vehículo sin su revisión técnica vigente hacia un taller o planta revisora, se procederá a efectuar dicho traslado por la ruta más corta hacia la planta de revisión técnica más cercana."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, precisó que este artículo es concordante con el artículo 82, en términos de incorporar la facultad a Carabineros de Chile para retirar de la circulación un vehículo cuando emita humos visibles. Esta norma hace operativa la anulación de un certificado de revisión técnica sin contar con los elementos técnicos correspondientes.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que los vehículos que han perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación y dicha situación no tiene relación con los certificados de revisión técnica y el de gases.

- En votación este numeral, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Nº 14

Artículo 99

El número 14 agrega dos incisos al artículo 99, relativo a las señales de tránsito en las vías públicas, tales como semáforos y otros, indicando que el cumplimiento

de las normas técnicas se verificará según un procedimiento de certificación al que deberá ser sometido todo elemento que se comercialice en el país.

El artículo 99 indica que la señalización del tránsito en las vías públicas será únicamente la que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con los convenios internacionales ratificados por Chile.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que, a juicio del Ejecutivo, este numeral deberá rechazarse y mantenerse el texto legal vigente toda vez que el tema regulado por esta norma se encuentra normado en los Manuales de Señalización.

El Honorable Senador Romero propuso rechazar esta norma dejando expresa constancia, para la historia de la ley, que la regulación contenida en esta disposición corresponde al reglamento.

- En votación este numeral, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 100, que esta Comisión consultó como número 32 (artículo 100), nuevo, del artículo 1°.

Nº 32, nuevo

Artículo 100

El artículo 100 señala que la instalación y mantención de la señalización del tránsito en las zonas urbanas corresponderá a las Municipalidades. La misma obligación tendrá la Dirección de Vialidad respecto de las vías sujetas a su cuidado.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 32, para reemplazar este artículo, por el siguiente:

“La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a los criterios técnicos establecidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades en las zonas urbanas y a la Dirección de Vialidad respecto de las vías sujetas a su cuidado.”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, manifestó que la indicación hace expresa la facultad del Ministerio, en términos técnicos, para establecer y normar la señal que se instale y la mantención de la misma.

El Honorable Senador señor Novoa expresó que seguramente esta norma generará objeciones por parte de quienes estiman que la autonomía municipal será violentada por el hecho de que el Ministerio fije las normas; sin embargo, esta es la única forma de estandarizar la instalación de la señalización.

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso dejar constancia para la historia de la ley que esta norma tiene por finalidad estandarizar la señalización.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, propuso reemplazar la mención a la Dirección de Vialidad por el Ministerio de Obras Públicas, para considerar el sistema de concesiones, porque puede suceder que alguna norma sea acordada con otros agentes del Ministerio de Obras Públicas, diferentes a esta Dirección, por lo que sería preferible establecer esta norma de manera más amplia.

Enseguida, explicó que el sentido original de esta norma se refiere expresamente a la señalización en las zonas urbanas, sin perjuicio de lo cual en ciertas zonas urbanas hay vías que son de tuición del Ministerio de Obras Públicas y otras, de mantención municipal.

El Honorable Senador señor Novoa preguntó qué pasa si hubiera vías que no estén en las zonas urbanas y que no dependan del Ministerio de Obras Públicas, y se trate de caminos comunales.

Al respecto el Subsecretario reiteró que hay calles que son de tuición del Ministerio de Obras Públicas y otras, de tuición municipal.

El Honorable Senador señor Vega propuso reemplazar “criterios técnicos” por “normas técnicas” porque los criterios técnicos se plasman en normas técnicas.

Como consecuencia de lo anterior, la Comisión acordó reemplazar el artículo 100, por el siguiente:

“Artículo 100.- La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a las normas técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades, salvo respecto de las vías sujetas al cuidado del Ministerio de Obras Públicas.”.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar el artículo 100 de la Ley de Tránsito, por el señalado anteriormente, consultando esta sustitución, en el N° 32, nuevo, del artículo 1° de este proyecto de ley.

-----

N° 15

Artículo 101

Pasó a ser N° 33.

El número 15 reemplaza el artículo 101, que establece que los conductores y peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito, señalando cuál prevalecerá, según el orden que indica, en caso de existir contradicción entre las mismas.

El artículo 101 indica que los conductores y los peatones están obligados a obedecer y respetar las señales del tránsito, salvo que reciban instrucciones en contrario de un carabinero o que se trate de las excepciones contempladas en esta ley para vehículos de emergencia.

La Honorable Cámara de Diputados propone reemplazarlo, por el siguiente:

"Artículo 101.- Los conductores y peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden que a continuación se indica, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo:

1. Señales u órdenes de un carabinero;
2. Señales u órdenes del personal de bomberos, en sitio de siniestro, quienes podrán denunciar la o las infracciones;
3. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía;

4. Semáforos o elementos de control de cruces ferroviarios;

5. Señales verticales, y

6. Demarcación.

La instalación de señalización, barreras o las indicaciones hechas a los conductores o peatones sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso del Departamento de Tránsito Municipal, o de la Dirección de Vialidad, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de diez a veinte unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, manifestó que, a juicio del Ejecutivo, es preferible mantener la norma actualmente vigente y agregar el último inciso de este texto para incorporar una sanción, para aquellos particulares o empresas que en las vías de la ciudad o en rutas interurbanas, generan barreras o crean accesos sin la respectiva autorización. La modificación de esta norma permite establecer un cierto ordenamiento en los tipos de acceso a los flujos vehiculares.

Se propuso modificar este último inciso de manera de hacerlo aplicable sólo a la instalación de señalización o barreras, y no a los conductores o peatones, puesto que podría resultar exagerado que una persona por hacer una indicación fuera multada por ello.

Asimismo, se propuso rebajar el monto de la multa que es de 10 a 20 unidades tributarias mensuales por de 8 a 16 unidades tributarias mensuales y reemplazar la frase “del Departamento de Tránsito Municipal, o de la Dirección de Vialidad” por “municipal o del Ministerio de Obras Públicas”.

La Comisión acordó mantener la norma vigente, agregar como inciso segundo el último inciso del texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, con las modificaciones señaladas.

En consecuencia, se acordó agregar al artículo 101, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“La instalación de señalización o barreras sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada.”.

- En votación este número, fue rechazado con excepción de su inciso final que fue aprobado, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega, el que pasó a ser N° 33 del artículo 1°.



-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que esta Comisión consultó como N° 34 (artículo 102), nuevo, a continuación del N° 15 (artículo 101), que pasó a ser N° 33.

N° 34, nuevo

Artículo 102

El artículo 102 señala que quien ejecute trabajos en las vías públicas, estará obligado a colocar y mantener por su cuenta, de día y de noche, la señalización de peligro y tomar medidas de seguridad adecuadas a la naturaleza de los trabajos. Deberá, además, dejar reparadas dichas vías en las mismas condiciones en que se encuentre el área circundante, retirando, de inmediato y en la medida que se vayan terminando los trabajos, las señalizaciones, materiales y desechos.

Serán solidariamente responsables de los daños producidos en accidentes por incumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior, quienes encarguen la ejecución de la obra y los que la ejecuten.

Salvo casos de emergencia, quienes vayan a efectuar trabajos en las vías públicas lo informarán a la unidad de Carabineros del sector, por escrito y con 48 horas de anticipación, debiendo además, comunicar su término.

La infracción a lo establecido en el inciso primero será sancionada con multa de \$ 252.500 a \$ 505.100. Se considerará que existe una infracción nueva y separada por cada mes que transcurra sin que se haya dado cumplimiento a las obligaciones señaladas en el inciso primero.

Lo dispuesto en el presente artículo no obsta a la reglamentación que sobre trabajos en la vía pública o sobre ruptura o reposición de pavimentos dicten las Municipalidades.

El Ejecutivo formuló a este artículo, la siguiente indicación N° 33:

a) Reemplázase en el inciso primero, la frase “de peligro” por “correspondiente” y agrégase a continuación de “los trabajos” y del punto seguido (.) que pasa a ser coma (,), la frase, “todo conforme al Manual de Señalización de Tránsito.”.

b) Reemplázase en el inciso cuarto, la expresión “de \$249.800 a \$499.600”, por “8 a 16 unidades tributarias mensuales”.

En discusión estas indicaciones, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que estas enmiendas pretenden precisar la norma vigente, ya que algunas situaciones, aunque no constituyen peligro, requieren de algún tipo de señalización, como es el caso de las faenas de mantención.

El Honorable Senador señor Romero hizo presente el abuso que se hace de las restricciones del tránsito cuando se realiza este tipo de faenas. Se restringe la circulación en una extensión que no corresponde, por lo que es necesario buscar un equilibrio en esta situación.

Al respecto, el señor Subsecretario indicó que el Manual de Señalización indica, en forma expresa, la manera de instalar estas señalizaciones y permite la fiscalización, por parte del Ministerio de Obras Públicas, a través de la Inspectoría Fiscal, en el caso de obras concesionadas.

A su vez, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, acotó que el último capítulo aprobado del Manual de Señalización establece las normas aplicables para la instalación de faenas; sin embargo, lo que sucede actualmente es que los municipios desconocen la forma de fiscalizar esta situación para lo cual la CONASET ha efectuado capacitación al conjunto de municipios.

- En votación estas indicaciones, fueron aprobadas sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el artículo 102 de la Ley de Tránsito, en la forma señalada anteriormente, consultando esta enmienda, en el N° 34, nuevo, del artículo 1° de este proyecto de ley.

-----

Nº 16

Artículo 103

Pasó a ser Nº 35.

El número 16 sustituye el inciso segundo del artículo 103 que prohíbe los signos o demarcaciones en las vías públicas que se asemejen a las señales de tránsito y la instalación en las aceras y bermas de propaganda comercial, quioscos, vegetación u otros que impidan la plena visual sobre vehículos y peatones.

La Honorable Cámara de Diputados propone sustituir el inciso segundo del artículo 103, por el siguiente:

"Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejones o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda comercial ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones, tanto hacia la izquierda como hacia la derecha."

El Ejecutivo, a su vez, formuló la indicación N° 34, para introducir en este artículo 103, las siguientes enmiendas:

a) En el artículo 103, sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

“Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejones o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones.”.

b) Suprímese, en el inciso tercero, la palabra "comercial".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la indicación del Ejecutivo es similar al texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados; sin embargo, al eliminarse la palabra “comercial”, en la prohibición de colocarse propaganda que dificulte la visibilidad de las señales de tránsito, se incluye a toda clase de propaganda.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes, de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 104, que esta Comisión consultó como N° 36 (artículo 104), nuevo, a continuación del N° 16 (artículo 103), que pasó a ser N° 35.

N° 36, nuevo

Artículo 104

El artículo 104 indica que se prohíbe la colocación de letreros de propaganda en los caminos. La Dirección de Vialidad fijará las condiciones y la distancia, desde el camino, en que podrán colocarse estos letreros.

El Honorable Senador señor Novoa propuso cambiar en el artículo 104, la frase “Dirección de Vialidad” por “Ministerio de Obras Públicas”, para hacerlo concordante con las normas aprobadas anteriormente.

- En votación esta modificación, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero, consultándose como N° 36, nuevo, del artículo 1°.

-----

Nº 17

Artículo 105

Pasó a ser Nº 37.

El número 17 sustituye el artículo 105, estableciendo el retiro de señales no oficiales, barreras u otros que alteren la señalización oficial o que reduzcan la visibilidad para conductores o peatones.

El artículo 105 señala que la autoridad competente deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales y cualquier otro letrero, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial o dificulte su percepción, o que no cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente.

La Honorable Cámara de Diputados propone sustituir este precepto, por el siguiente:

"Artículo 105.- La autoridad competente, o el tribunal, deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales, las barreras o cualquier otro letrero, objeto publicitario, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial, dificulte su percepción, reduzca la visibilidad para conductores o peatones, o que no cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente."

El Ejecutivo, a su vez, propone sustituirlo, por otro similar al propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, con la única diferencia de que la indicación N° 35 del Ejecutivo considera la posibilidad de que el tribunal pueda actuar de oficio o a petición de parte.

El Honorable Senador señor Romero solicitó dejar constancia que se entiende dentro del concepto “a petición de parte” que se trata de acción pública.

- En consecuencia, vuestra Comisión acordó aprobar el texto de la Honorable Cámara de Diputados, con la sola modificación de intercalar entre la coma (,) que sigue a la palabra “tribunal” y el verbo “deberá” la frase: “de oficio o a petición de parte,” por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

N° 18

Artículo 108

Pasó a ser N° 38.



El número 18 reemplaza el artículo 108, que obliga a los conductores a detener sus vehículos ante todos los cruces ferroviarios, por otro, que dispone que en los pasos a nivel provistos de barreras colocadas a cada lado de la línea férrea, la presencia o movimiento de estas barreras sobre la calle o camino significa que ningún usuario de la vía puede sobrepasar la vertical de la barrera más cercana.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 36, que propone derogar el texto vigente.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, indicó que las nuevas tecnologías empleadas en materia de cruce ferroviario, han tenido un gran avance. Así por ejemplo, la sola proximidad de un tren agiliza y activa el sistema de señalización, bajando la barrera o encendiéndose una luz roja, la señal de alerta, por lo que no es necesario esta sobreseguridad que dice relación con los cruces que eran operados prácticamente de manera manual.

El Honorable Senador señor Novoa manifestó su extrañeza por la proposición relativa a la derogación del artículo 108 que regula esta materia, con lo cual no existiría obligación de detenerse ante un cruce ferroviario y, de no existir una señalización en contrario, el conductor podría cruzar sin que ello importe una infracción a las normas del tránsito.

A su vez, el Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador, señor Muñoz Barra, manifestó su conformidad con la tecnificación del sistema; no obstante, informó que la ciudad de Lautaro de la IX Región tiene más de 3 cruces ferroviarios en que no existe

ningún tipo de señalización, por lo que es importante adoptar alguna prevención sobre esta materia, como sería mantener el artículo 108.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, fue partidario de mantener la norma pero considerar, dentro de la misma, la situación en que el sistema permita un flujo más expedito en el cruce ferroviario.

En consecuencia, la Comisión acordó mantener el artículo 108, modificando su redacción actual, estableciendo la obligación del conductor de detenerse antes del cruce ferroviario, salvo señalización en contrario.

De manera que se rechaza la indicación del Ejecutivo y se sustituye el numeral 18, de la Honorable Cámara de Diputados, por el siguiente:

“38) En el artículo 108, intercálase entre las palabras “Los conductores” y el verbo “deberán”, entre comas (,) la frase “, salvo señalización en contrario.”.

- En votación la sustitución de este numeral, en la forma anteriormente transcrita, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- Con la misma votación anterior se rechazó la indicación del Ejecutivo.

Nº 19

Artículo 109

Pasó a ser Nº 39.

El número 19, sustituye el artículo 109, definiendo el cruce ferroviario como aquel en el cual existe tráfico regular de trenes y obliga a la Dirección de Vialidad o a la Municipalidad a mantener la señal que indica la proximidad del cruce ferroviario.

El artículo 109 señala que en los caminos que crucen a nivel una línea férrea, las empresas de ferrocarriles y la Dirección de Vialidad estarán obligados a colocar y mantener las siguientes señalizaciones:

1.- Ferrocarriles: a una distancia mínima de cuatro metros del riel más próximo y en el lado derecho del camino, enfrentando la circulación, la señalización oficial, y

2.- Dirección de Vialidad: dos signos de advertencia, indicadores de la proximidad de cruce ferroviario, al lado derecho del camino y enfrentando la circulación, a una distancia tal que su eficiencia sea máxima.

Se entiende que un cruce ferroviario es aquél en el cual existe tráfico regular de trenes."

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 37, para sustituirlo, por el siguiente:

"Artículo 109.- En los caminos y calles que crucen a nivel una vía férrea, las empresas de ferrocarriles y la Dirección de Vialidad o la Municipalidad respectiva, en su caso, deberán colocar y mantener la señalización que determine el reglamento."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la indicación del Ejecutivo difiere de la propuesta por la Honorable Cámara de Diputados en que esta última se refiere a las empresas de ferrocarriles puesto que ya no existe una sola empresa de este rubro, como sucede en el Norte del país, en la actualidad.

En consecuencia, propuso aprobar la indicación del Ejecutivo, cuya redacción es más clara y precisa e incorpora el espíritu original del numeral propuesto por la Cámara de Diputados. Además, propuso reemplazar la mención a "la Dirección de Vialidad" por "el Ministerio de Obras Públicas" para uniformar el texto.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

Nº 20

Artículo 110

Pasó a ser N° 40.

Este numeral reemplaza el artículo 110 de la Ley de Tránsito sobre el significado de los colores de semáforos, palabras o signos, por otro que indica que los semáforos destinados a regular la circulación de los vehículos regularán también la de los peatones y la de los ciclistas, asimismo indica el significado de los colores o signos y las luces no intermitentes: verde, roja, amarilla; luces intermitentes e indicadores de flecha verde y las luces de pista y las indicaciones para vehículos de transporte público.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 38 a este artículo, proponiendo reemplazarlo por otro que señala que las indicaciones de los semáforos serán: luces no intermitentes: luz verde, amarilla, roja; luces intermitentes: una luz roja, dos luces rojas, luz amarilla, indicaciones de flecha verde; indicaciones para vehículos de transporte público; y semáforos exclusivos para peatones o ciclistas. Indica el significado de las luces, colores, palabras y signos.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que la indicación del Ejecutivo representa un nuevo ordenamiento recogiendo las experiencias, las directrices planteadas en su oportunidad en la Honorable Cámara de Diputados y la opinión de Carabineros de Chile y de entidades relacionadas con la normativa del tránsito.

De esta forma, manifestó se sistematizaron las opiniones anteriores y se otorgó un nuevo ordenamiento a esta disposición.

La indicación del Ejecutivo, para reemplazar este artículo, es del siguiente tenor:

“Artículo 110.- Las indicaciones de los semáforos serán:

1.- Luces no intermitentes:

a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente.

Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente luz verde, sólo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución.

Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

## 2.- Luces intermitentes:

a) Una luz roja intermitente indica “CEDA EL PASO”.

b) Dos luces rojas intermitentes en forma alternada significan que los vehículos que las enfrenten no deben sobrepasar la línea de detención o, si no la hubiera, la vertical de la señal. Estas luces sólo podrán instalarse en cruces ferroviarios a nivel y para dar preferencia de paso a vehículos de bomberos o ambulancias que se incorporan a la vía.

c) Luz amarilla intermitente advierte peligro.

## 3.- Indicaciones de flecha verde:

La luz verde de un semáforo que contenga una flecha iluminada significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección indicada por ésta.

Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

La señal del semáforo que comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse ésta o éstas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en el o los sentidos indicados por la o las flechas.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrita en la letra b) del punto 1.

#### 4.- Indicaciones para vehículos de transporte público:

Tratándose de pistas segregadas destinadas exclusiva y permanentemente a la circulación de vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, los semáforos podrán ser diferentes y en ellos se podrá reemplazar el color verde por el blanco.

5.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

a) La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no esté demarcado.



b) La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.

c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y que se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada terminar de atravesarla.”.

En discusión esta indicación, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló que la luz amarilla en las rotondas indica cruce peligroso y la luz roja significa que pierde la preferencia.

El Honorable Senador señor Romero expresó que debería indicarse claramente que la luz amarilla es una advertencia de peligro e indica preferencia. Por su parte, la luz roja intermitente advierte “CEDA EL PASO”.

Sobre esta materia, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, precisó que la diferencia entre el disco Pare y “CEDA EL PASO” está asociada a la visibilidad que existe en el cruce. Si viene un vehículo, el disco “CEDA EL PASO” se transforma inmediatamente en un disco PARE.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que se podría considerar que en una esquina en que hay un semáforo funcionando hay que atenerse a sus indicaciones. Si el semáforo no funciona, la luz roja intermitente equivale a un disco PARE.

En consideración a los planteamientos anteriores, la Comisión aprobó una modificación en la letra a) del número 2, en el sentido de que la luz roja intermitente indica “CEDA EL PASO”.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar el texto del artículo 110, propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, por el que se transcribió anteriormente, pasando este N° 20 a ser N° 40 del artículo 1°.

N° 21

Artículo 111

Pasó a ser N° 41.

El artículo 111 señala que sin perjuicio de lo señalado en el artículo anterior, cuando sobre las pistas de circulación de una calzada de más de dos pistas demarcadas se

coloquen luces verdes o rojas, la luz roja indicará prohibición de utilizar la pista de circulación sobre la cual se encuentre y la luz verde indicará autorización de utilizarla.

La Honorable Cámara de Diputados propone reemplazar este artículo, por otro que distingue entre semáforo de peatones o ciclistas e indica el significado de los colores.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 39, para reemplazarlo por otro que señala que las luces rojas o verdes, instaladas sobre el centro de una o más pistas de circulación, indicarán prohibición de hacer uso de la pista sobre la cual aquéllas se encuentren o, autorización para usarlas, respectivamente.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que a través de esta indicación se pretende incorporar una señalización especial en el caso de que alguna pista de circulación tenga distintos usos, como es el caso de las vías reversibles.

La diferencia con el texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados radica en el hecho de que esa materia está regulada en el artículo 110.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 112, que esta Comisión consultó como N° 42, nuevo, a continuación del N° 21 (artículo 111), que pasó a ser N° 41.

N° 42, nuevo

Artículo 112

El artículo 112 señala que las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad, en las zonas rurales, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.

El Honorable Senador señor Novoa propuso modificar el texto del artículo 112 de la Ley de Tránsito con el objetivo de establecer que las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.

En consecuencia, se acordó contemplar un numeral 42, nuevo, que reemplaza el texto del artículo 112, por el siguiente:

“Artículo 112.- Las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.”.

- En votación esta enmienda, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar el texto del artículo 112 por el que se indica, contemplando un N° 42, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

-----

N° 22

Artículo 114

Pasó a ser N° 43.

El artículo 114 indica que todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad determinadas en esta ley, sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellas.

Asimismo, los conductores estarán obligados a mantenerse atentos a las condiciones de tránsito del momento.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregarle a este artículo el siguiente inciso final, nuevo:

"Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa detención o abrirlas, mantenerlas abiertas o descender del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro para otros usuarios."

El Ejecutivo formuló la indicación N° 40, en igual sentido, que retiró.

- En votación este numeral, fue aprobado, en los mismos términos que viene formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas indicaciones del Ejecutivo que consultó como N°s 44 (artículo 116), 45 (artículo 120), 46 (artículo 123), 47 (artículo 124), 48 (artículo 127), 49 (artículo 133), 50 (artículo 138), 51 (artículo 139) y 52 (artículo 142), nuevos, a continuación del N° 22 (artículo 114), que pasó a ser N° 43.

N° 44, nuevo

Artículo 116

El artículo 116 indica que en una calzada señalada para el tránsito en un solo sentido, los vehículos deberán circular únicamente en el sentido indicado.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 41, para derogar este artículo.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló que se propone la eliminación de esta norma porque es redundante.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó derogar el artículo 116 de la Ley de Tránsito, contemplando un N° 44, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 45, nuevo

Artículo 120

El artículo 120 señala que, en las vías públicas, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de la calzada, salvo en los siguientes casos:

1.- Cuando se adelante a otro vehículo que va en el mismo sentido, bajo las reglas que rigen tal movimiento;

2.- Cuando el tránsito por la mitad derecha de una calzada esté impedido por construcciones, reparaciones u otros accidentes que alteren la normal circulación;

3.- En el tránsito urbano, cuando la calzada tenga demarcada tres o más pistas de circulación, en un mismo sentido, y

4.- En la circulación urbana, cuando la calzada esté exclusivamente señalizada para el tránsito en un solo sentido.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 42, para intercalar en su N° 1, la frase “o sobrepase” entre la palabra “adelante” y la preposición “a”.

El Asesor de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que esta norma existe desde la época en que había una sola pista. Sin embargo, en la actualidad, las carreteras tienen dos pistas, por lo tanto, los conceptos de “adelantar” y de “sobrepasar” difieren: cuando existe una sola pista bidireccional, se adelanta; por el contrario, cuando hay dos pistas, se sobrepasa.

El Honorable Senador señor Romero hizo presente que en esta norma se debe considerar la obligación de conducir por la derecha, porque la mayoría de los accidentes se produce por no cumplir con esa situación. Como en la actualidad las carreteras tienen más de dos pistas, es necesario indicar las pistas por las que se debe circular e indicar por cuál pista



deben circular los que se desplazan a una menor velocidad, tratando de educar a los conductores.

Normalmente, el problema se produce en las carreteras que, incluso, pueden estar dentro del radio urbano, como es el caso de las autopistas concesionadas, y si el conductor no circula por la vía derecha se producirá un gran entorpecimiento en el tránsito.

El Honorable Senador señor Novoa expresó que, de acuerdo a la redacción actual de la norma, en el tránsito urbano los conductores estarían obligados a desplazarse sólo por la derecha, salvo que existan más de tres pistas.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, confirmó lo manifestado por el Honorable Senador señor Romero, en el sentido de que de acuerdo a las estadísticas, la segunda causa de accidente en carretera se produce precisamente por no conducir por la derecha.

Enseguida, agregó que dentro de esta disposición se consideró la diferencia entre los conceptos de “adelantar” y de “sobrepasar” para actualizar la norma y se dejaron las cuatro excepciones del actual artículo 120. Sin embargo, al revisar este precepto, resulta preferible eliminar el número 3.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa propuso considerar sólo el concepto de “adelantar” y eliminar “sobrepasar”.

Sobre este punto, el Secretario Ejecutivo de CONASET precisó que los conceptos de “adelantar” y de “sobrepasar” no tienen el mismo sentido; se entiende que, cuando se adelanta, se ocupa una pista que tiene un sentido contrario, en carreteras antiguas, de una sola pista bidireccional; y se entiende que el hecho de “sobrepasar” se produce en una carretera, cuando hay dos pistas y se ocupa una pista contraria.

En consecuencia, esta indicación se aprobó, con modificaciones, quedando redactada como sigue:

“45) En el artículo 120.

a) Intercálase en su N° 1 la frase “o sobrepase” entre la palabra “adelante” y la preposición “a”;

b) Elimínase su N° 3.

c) Su N° 4 pasó a ser N° 3.

d) En su N° 2, sustituir el punto y coma (;) final por una coma (,) y agrégase, a continuación, la conjunción “y”.

- En votación esta indicación, fue aprobada con las modificaciones indicadas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el artículo 120 de la Ley de Tránsito, contemplando un N° 45, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 46, nuevo

Artículo 123

El artículo 123 señala que en las vías de doble tránsito, los vehículos que circulen en sentidos opuestos, al cruzarse, no pasarán sobre el eje de la calzada, demarcada o imaginaria, y guardarán entre sí la mayor distancia posible.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 43, a este artículo, para reemplazar la frase "demarcada o imaginaria", por "demarcado o imaginario".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que es más preciso consignar el término “demarcado” en lugar de “demarcada”.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar, en la forma señalada, el artículo 123 de la Ley de Tránsito, contemplando un N° 46, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 47, nuevo

Artículo 124

El artículo 124 indica que el conductor de un vehículo que adelante a otro que circula en el mismo sentido deberá hacerlo por la izquierda, a una distancia que garantice seguridad, y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar.

El conductor del vehículo que es adelantado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante y no deberá aumentar la velocidad hasta que el otro vehículo complete la maniobra.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 44, para reemplazar el artículo 124, por el siguiente:

"Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad, y no volverá a tomar la

pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar.

El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra.”.

El Honorable Senador señor Romero señaló que en todas las carreteras nacionales se sobrepasa, necesariamente, por la pista derecha, puesto que la gran mayoría de los conductores circulan por la izquierda, costumbre que se debe resolver no sólo desde el punto de vista cultural, sino que debería existir alguna señal en este texto legal que permita modificar esta situación.

Por lo anterior, el señor Senador solicitó estudiar la forma de modificar y resaltar estas infracciones que no son controladas por Carabineros de Chile.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, coincidió con el planteamiento del Senador señor Romero y agregó que para corregir esta situación es necesario contar con una buena señalización, sin perjuicio de la existente y, además, se debe insistir en un tema que es de criterio, porque, fuera de circular por la pista izquierda, algunos conductores no permiten que el vehículo que circula por la pista derecha lo adelante.

Agregó el señor Senador que de acuerdo con la norma en análisis está claro que el conductor debe ceder el paso, por lo que frente a este tipo de conductas, que en las carreteras son muy peligrosas y reiterativas, se podría hacer un ejercicio para ejemplificar.

A su vez, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que esta situación también debe abordarse desde el punto de vista de las sanciones ligadas a este tipo de infracciones.

El Honorable Senador señor Romero reiteró la necesidad de solucionar esta situación a la brevedad, porque, de otro modo, el desplazamiento en las carreteras será muy riesgoso. La norma legal no distingue el tipo de carretera, por lo que siempre debe adelantarse por la izquierda.

A continuación, el señor Senador propuso establecer la realización de una campaña para terminar con esta situación.

En relación a esta materia, acotó que este tema se relaciona con el hecho de que en las carreteras no existan velocidades mínimas y muchas veces, por la pista derecha, circulan vehículos a una velocidad de 40 kilómetros por hora, y un vehículo que circula a una mayor velocidad prefiere hacerlo por la pista izquierda, principalmente en ocasiones en que existe un gran desplazamiento de vehículos, como en los fines de semana.

Enseguida, solicitó oficiar a Carabineros de Chile para representar oficialmente la preocupación de la Comisión sobre esta materia y para que informe cuáles son las campañas públicas o medidas educativas que se han adoptado frente a esta situación.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el texto del artículo 124 de la Ley de Tránsito, por el anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 47, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

#### Artículo 125

El artículo 125 indica que el conductor de un vehículo puede sobrepasar a otro, por la derecha, cuando sea posible efectuar este movimiento con absoluta seguridad y solamente en las condiciones siguientes:

1.- Cuando el vehículo alcanzado esté efectuando o a punto de efectuar un viraje a la izquierda, y

2.- Cuando en vías urbanas existan tres o más pistas con el mismo sentido del tránsito.

En ningún caso podrá efectuarse esta maniobra fuera de la calzada.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 45, para reemplazar, en el N° 2 del artículo 125, la palabra “tres”, por “dos”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que el Ejecutivo es partidario de retirar esta indicación, porque su aprobación implicaría restringir la movilidad y una serie de condiciones que no van en el sentido final, que es generar una conducta distinta.

- Esta indicación fue retirada por el Ejecutivo.

N° 48, nuevo

Artículo 127

El artículo 127 señala que ningún vehículo podrá adelantar a otro en un cruce, a menos que éste se encuentre regulado por semáforos o Carabineros.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 46, para reemplazar este artículo, por el siguiente:

"Artículo 127.- Ningún vehículo podrá adelantar o sobrepasar a otro en un paso de peatones ni en un cruce, salvo que éstos se encuentren regulados."



- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el texto del artículo 127 de la Ley de Tránsito, por el anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 48, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 49, nuevo

Artículo 133

El artículo 133 indica que si se destinaran o señalaran vías o pistas especiales para el tránsito de bicicletas, sus conductores deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 47, para reemplazar el artículo 133, por el siguiente:

"Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el texto del artículo 133 de la Ley de Tránsito, por el anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 49, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 50, nuevo

Artículo 138

El artículo 138 señala que el conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar carecerá de toda preferencia para ejecutar esta maniobra y deberá respetar el derecho preferente de paso que tengan, en estas circunstancias, los otros vehículos que circulen y los peatones en los cruces o pasos reglamentarios a ellos destinados, que estén o no demarcados.

En el caso de que dos vehículos se aproximen a un cruce por distintas vías, con el propósito de virar ambos a su izquierda, el derecho preferente de paso de uno respecto al otro se regirá por la aplicación general de lo establecido en el artículo 143.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 48, para reemplazar en su inciso primero, la frase “cruces o pasos reglamentarios”, por “pasos”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que el concepto de “pasos” es más preciso y está reglamentado de acuerdo a la estructura de esta iniciativa legal.

A su vez, el Honorable Senador señor Muñoz Barra hizo presente que existe un número importante de cruces de las líneas de ferrocarriles que carecen de señalización, como sucede en la ciudad de Lautaro, en la IX Región, en que se ha producido un gran número de accidentes, porque la ciudad está dividida por cruces ferroviarios, de los cuales, a lo menos en cinco no existe ningún tipo de señalización.

Al respecto, el Subsecretario de Transportes reiteró que, en consideración a la forma en que se ha estructurado este cuerpo legal, se ha definido de manera genérica el concepto de “pasos” en los cuales existen algunos casos específicos, como son los demarcados o no demarcados, y resulta más preciso mantener este concepto, sin perjuicio de la necesidad de señalar los pasos a que alude el Senador Muñoz, lo que dice relación con la gestión de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que recientemente creó una Gerencia para la seguridad.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el texto del artículo 138 de la Ley de Tránsito, en la forma anteriormente señalada, contemplándola en un N° 50, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

Nº 51, nuevo

Artículo 139

El artículo 139 establece que el conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar en una intersección, lo hará como sigue:

1.- Viraje a la derecha: la iniciación de un viraje a la derecha y el viraje mismo deberá hacerse tan cerca como sea posible de la cuneta de la mano derecha o del borde de la calzada: con todo, en el caso de viraje a la derecha debidamente señalizado, por un vehículo de carga articulado compuesto de camión tractor y semirremolque, o de camión y remolque, no regirá lo prevenido anteriormente, debiendo los demás conductores aguardar a que dicho vehículo termine su maniobra;

2.- Viraje a la izquierda: para efectuar un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito hacia otra vía de doble tránsito, el vehículo deberá aproximarse al costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde transita y, después de pasar la intersección, deberá entrar a la otra vía, tomando el lado derecho de su eje o de la línea central;

3.- Para efectuar un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito a una de tránsito en un solo sentido, el vehículo deberá tomar previamente el costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde se transita, y

4.- El viraje a la izquierda desde una vía de tránsito en un solo sentido, hacia otra de doble tránsito, deberá efectuarse de manera que el vehículo; una vez pasada la intersección, tome el costado derecho del eje o de la línea central de la vía de doble tránsito.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 49, para intercalar en el número 3, del artículo 139, antes de la coma (,) que precede a la conjunción “y”, la oración "e ingresar a la pista más próxima a su viraje".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que esta norma pretende determinar el procedimiento a seguir cuando se hace el viraje, porque queda un poco trunca la versión original de la ley, para lo cual se regula la forma que parece la más normal de proceder cuando se realiza ese tipo de virajes. A través de este precepto se complementa la práctica y se norma.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el texto del artículo 139 de la Ley de Tránsito, en la forma anteriormente señalada, contemplándolo en un N° 51, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 52, nuevo

## Artículo 142

El artículo 142 indica que toda maniobra de viraje deberá ser advertida previamente por el conductor, con una anticipación mínima de treinta metros, mediante el señalizador eléctrico del vehículo o, en su defecto, con el brazo.

Todas las señales de advertencia con el brazo deberán hacerse por el conductor solamente por el costado izquierdo, en la forma que se indica:

- 1.- Viraje a la izquierda, brazo extendido horizontalmente;
- 2.- Viraje a la derecha, brazo en ángulo recto hacia arriba, y
- 3.- Disminución de velocidad o detención, brazo extendido hacia abajo.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 50, para agregar al artículo 142, como inciso tercero, el siguiente:

"Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que esta norma se refiere a los vehículos que no cuentan con luces de señalización, o no tienen el equipamiento correspondiente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó agregar al texto del artículo 142 de la Ley de Tránsito, el inciso tercero anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 52, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

-----

N° 23

Artículo 144

Pasó a ser N° 53.

El artículo 144 preceptúa que el conductor que enfrente el signo "PARE" deberá detener el vehículo y permitir el paso a los que circulen por la otra vía, y reiniciará la marcha sólo cuando pueda hacerlo en condiciones que eliminen toda posibilidad de accidente.

El conductor que enfrenta el signo "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad hasta la detención, si fuera necesario, para permitir el paso a todo vehículo que circule por la otra vía y cuya proximidad constituya un riesgo de accidente.

El número 23, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, agrega el siguiente inciso tercero al artículo 144:

“El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar, detenido con su dispositivo de luz intermitente, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución.”.

El Honorable Senador señor Romero recalcó la importancia de esta situación, porque a la salida de los colegios se ubican todos los vehículos de transporte escolar con el intermitente encendido, en lugares que no están habilitados para detenerse, con lo cual están creando una situación permanente de congestión. Con la aprobación de esta norma se incentivará que los conductores utilicen las luces intermitentes y detengan los vehículos.

Sobre este punto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, recordó que con ocasión de la aprobación de la ley que estableció el Registro de Transporte Escolar se obligó a los colegios y municipios a realizar ciertas inversiones para evitar este tipo de prácticas; para ello se determinó la realización de rebajes en las veredas cercanas a los colegios que permitan que los escolares desciendan del vehículo de transporte escolar. Esta medida debe ser fiscalizada con las Municipalidades, para ver el cumplimiento de esta



norma que pretende corregir esta práctica de los vehículos de transporte escolar que se detienen en cualquier lugar.

Añadió el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, que el texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados pretende proteger la movilidad de los escolares al momento de descender de estos vehículos de transportes escolar y, para corregir esa práctica, se incorporó la norma indicada en la ley que creó el Registro de Transporte Escolar.

Enseguida, el Honorable Senador señor Romero propuso agregar al texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados una frase que precise la situación descrita; para ello debería intercalarse, en el inciso propuesto, entre las palabras “intermitente,” y “deberá”, la frase “en los lugares habilitados para ello”, porque de otro modo se formará una gran congestión.

A su vez, el Honorable Senador señor Fernández indicó que la misma situación se produce con vehículos particulares que dejan escolares.

Al respecto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que la ley que creó el Registro de Transporte Escolar exige una luz destellante para el vehículo.

La Asesora del Senador señor Novoa, señora Hedy Matthei, señaló que este tema se analizó en forma extensa con Carabineros de Chile y la CONASET y existe una proposición en el artículo 151 en el mismo sentido; sin embargo, dicha norma debería considerarse dentro del mismo artículo 144, o como artículo nuevo, vale decir, 144 bis, porque son los

artículos que se refieren a la obligación de reducir la velocidad y parar frente a una determinada señal. Establecer esta norma en el artículo 151 queda fuera de contexto.

La norma propuesta se basa en el hecho de que en todos los países desarrollados se contempla esta obligación, cuando se transita por un colegio del cual entran o salen escolares. Hay luces en las calles y los vehículos no pueden circular a más de 20 ó 30 kilómetros por hora. Además, está señalizada en forma estricta la velocidad y las multas por esas infracciones son altísimas.

A lo anterior agregó que debe establecerse la velocidad en forma expresa, porque el hecho de señalar que “deberá reducir la velocidad hasta detenerse, si fuera necesario” es muy ambiguo y puede producir situaciones equívocas considerando, además, el hecho de que será sancionado con multas altas.

El Presidente accidental, Honorable Senador señor Muñoz Barra, compartió el planteamiento del Honorable Senador señor Romero, en el sentido de que no resulta lógico que un vehículo de transporte escolar se detenga en un lugar no habilitado, usando las luces intermitentes para que desciendan escolares, con lo cual es necesario agregar al texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados la frase propuesta por el Senador señor Romero, para evitar la comisión de accidentes.

Luego, la Asesora del Senador señor Novoa, señora Hedy Matthei, reiteró la necesidad de considerar la norma contenida en el artículo 151 como un artículo 144 bis, y que además se precise la velocidad máxima, ya sea 20 ó 30 kilómetros, pero que no sólo se

indique, como lo hace el texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que sólo debe reducirse la velocidad, porque es muy ambiguo y esta infracción será sancionada con multas altas.

Sobre esta materia el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que se trata de situaciones distintas; el artículo 144 se refiere a las condiciones que se deben tener frente a cierto tipo de señales o hechos. Por su parte, el artículo 151 establece una exigencia expresa para las zonas de escuelas. Se trata de una situación, no de una localidad, en que se pueden normar velocidades máximas, ésa es la razón por la cual se han separado. Agregó que, sin perjuicio de esto, una vez revisado el texto legal completo, se puede crear un artículo 144 bis que regule las condiciones de seguridad y de movilidad de los escolares.

- En votación este número, fue aprobado, con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

Nº 24

Artículo 149

Pasó a ser Nº 54.

El artículo 149 indica que el conductor de un vehículo deberá conducirlo a una velocidad reducida al ingresar a un cruce de calles o caminos, cuando se aproxime y

vaya en una curva, cuando se aproxime a la cumbre de una cuesta y cuando conduzca sobre cualquier camino angosto o sinuoso.

La Honorable Cámara de Diputados propone derogar esta norma.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 51, en el mismo sentido, la que fue retirada.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que las razones para derogar este artículo se fundan en el hecho de que la norma es antigua, para la realidad que se vive, y la mayoría de los casos a que se refiere ese artículo están normados en otros textos legales que esta misma ley ha modificado, por lo tanto, no parece oportuno en el proceso de actualización de la Ley del Tránsito mantener una norma obsoleta.

- En votación este numeral, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

N° 25

Artículo 150

El artículo 150 señala los límites máximos de velocidad.

1.- En zonas urbanas:

1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora. Los buses interurbanos podrán circular a 100 kilómetros por hora.

La Honorable Cámara de Diputados propone reemplazar los números 1 y 2 del artículo 150, sobre límites de velocidad, estableciendo, en zonas urbanas, 30, 50 y 70 kilómetros por hora, según exista una pista en ambos sentidos, dos pistas en sentido único o tres o más pistas en sentido único, respectivamente; y, en zonas rurales, 100 kilómetros por

hora en calzada pavimentada o 130 kilómetros por hora cuando ésta tenga dos o más pistas en sentido único; en otro tipo de calzada 80 kilómetros por hora; los camiones o buses no podrán circular a más de 90 kilómetros por hora.

En discusión este numeral, se hizo presente que estas materias están modificadas por lo que corresponde rechazarlo.

- En votación este numeral, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

-----

Nº 26

Artículo 151

Pasó a ser Nº 55.

El artículo 151 establece que las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en las zonas rurales, en casos excepcionales, por razones fundadas y previo estudio elaborado de acuerdo a los criterios que contemple el Manual de Señalización de Tránsito para la determinación de las velocidades máximas, podrán aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en esta ley, para una determinada vía o parte de ésta.

Las modificaciones a que se refiere el inciso anterior deberán darse a conocer por medio de señales oficiales.

El número 26 de la Honorable Cámara de Diputados propone eliminar, en el inciso primero del artículo 151, la frase “y previo informe de Carabineros de Chile”.

Esta materia fue corregida en la ley N° 19.676, publicada en el Diario Oficial de 2 de mayo de 2000, publicación posterior al texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

- En votación este numeral, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 52, a este artículo, para agregar el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora."

La Asesora del Senador Novoa, señora Hedy Matthei, reiteró que este artículo regula la misma situación que la planteada en el artículo 144, que se refiere a los vehículos de transporte escolar detenidos con su dispositivo de luz intermitente; lo que sucede es que

estos vehículos sólo pueden usar la luz intermitente en horas de entrada y de salida de los colegios, por lo tanto, es la misma situación y en ambos incisos se regula lo mismo.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, precisó que las normas no son iguales, porque la exigencia de que la luz se encuentre encendida cuando los escolares suben o descienden del vehículo de transporte escolar se aplica tanto en los colegios como en los domicilios, vale decir, se trata de situaciones distintas. El artículo 151 norma una velocidad máxima en las zonas de escuelas y la mayoría de los municipios han señalado estas zonas.

El Presidente Accidental, Honorable Senador señor Muñoz Barra, expresó que esta señalización debe ser obligatoria y debe indicar el horario.

El Honorable Senador señor Romero manifestó la necesidad de que las Municipalidades establezcan en las zonas urbanas las velocidades mínimas y máximas, como asimismo, la Dirección de Vialidad lo indique en las zonas rurales, debiendo establecerse la facultad para establecer velocidades mínimas. Asimismo, debería hacerse el mismo alcance en otros artículos; así como revisar el proyecto de ley para establecer, en los casos que corresponda, la velocidad mínima y máxima, porque de otro modo no se actuará de manera correcta y esta ley será “letra muerta”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, coincidió con la necesidad de estudiar este tema, principalmente, en el caso de las vías concesionadas.



En relación a la vías concesionadas, el Honorable Senador señor Romero indicó que existen vías alternativas para que circulen aquellos vehículos que no pueden circular por las primeras.

La Comisión acordó que se discutieran los límites mínimos de velocidad.

Sobre esta materia, el Honorable Senador señor Romero manifestó su preocupación por el hecho de que en ciertos lugares, particularmente en los túneles, y en especial en el Túnel Chacabuco, hay camiones que circulan a 10 km por hora, en circunstancias de que existen rutas alternativas, como la Cuesta de Chacabuco. El Túnel Chacabuco no posee la ventilación suficiente y se han producido diversos accidentes, por lo que se debe, en esos casos, fijar una velocidad mínima y, si los camiones no son capaces de cumplirla, esta situación debe fiscalizarse y desviarlos por la Cuesta.

La autoridad debe establecer que en el caso de los túneles, existiendo rutas alternativas, los camiones deben circular por las otras vías y, en las rutas concesionadas, que los vehículos tienen la obligación de circular por la derecha.

En relación a la situación descrita por el señor Senador, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que la Subsecretaría está trabajando con el Ministerio de Obras Públicas, la Dirección de Vialidad y Concesiones para el tema de pesajes, administración de túneles y de puentes, materias que tienen una interacción directa entre Transportes y Obras Públicas, por lo que propuso agregar este tema e informar a la Comisión en relación con los avances en esta materia.

El Honorable Senador señor Vega señaló que se produce una dicotomía: existe un Parque Vehicular muy moderno, que pocos países tienen, seguro y de alta velocidad; sin embargo, no existe la infraestructura de carreteras para lo anterior, excepto en las nuevas vías concesionadas, que son las únicas que aceptan esta relación entre parque vehicular moderno con una vía adecuada a su tecnología, por lo que solicitó al Ejecutivo la elaboración de una norma más racional para el empleo de este Parque en relación con el empleo de esta infraestructura.

El Honorable Senador señor Orpis señaló que más que indicar que los municipios tienen la facultad en la determinación de las velocidades máximas, pudiendo aumentar o disminuir los límites de velocidad, se tienen que instalar carteles que señalen que la velocidad máxima es de 30 km por hora.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que habitualmente los municipios acogen metodologías como el denominado “lomo de toro” y muchas veces lo peor es instalar “lomos de toro”, porque se trata de la red vial básica y se dañan los flujos vehiculares, en circunstancias de que con otros dispositivos se puede lograr lo mismo.

El Honorable Senador señor Orpis consultó si en estos lugares como son las Zonas de Escuela en que no se puede circular a más de 30 Km por hora, se podría prohibir la instalación de lomos de toro.

El Subsecretario respondió que en algunos casos el fin último también se distorsiona en la realidad y, en ese sentido, recordó que en las Zonas de Escuela no se justifica un cartel que señale durante todo el día que la velocidad máxima es 30 km por hora, porque en la noche y cuando no hay clases esto puede motivar infracciones.

- En votación esta indicación, fue aprobada, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir este numeral, por otro que introduce las modificaciones ya señaladas, al artículo 151 de la Ley de Tránsito, contemplándolas en un N° 55, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, para consultar, a continuación del N° 26 (artículo 151), que pasó a ser N° 55, el siguiente número 56 (artículo 152), nuevo:

N° 56, nuevo

Artículo 152

El artículo 152 establece que no deberá conducirse un vehículo a una velocidad tan baja que impida el desplazamiento normal y adecuado de la circulación.

La Dirección de Vialidad y las Municipalidades, de oficio o a petición de Carabineros de Chile, podrán fijar velocidades mínimas bajo las cuales ningún conductor podrá conducir su vehículo, cuando por estudios técnicos se establezca su necesidad para el normal y adecuado desplazamiento de la circulación.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 53, para suprimir en el inciso segundo del artículo 152 la frase “de oficio o a petición de Carabineros de Chile”.

El Subsecretario de Transportes señaló que esta indicación ha sido estudiada con Carabineros de Chile, que está de acuerdo en derogar esa facultad y radicarla en el Ministerio de Obras Públicas y en las Municipalidades.

- En votación esta indicación, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

Enseguida, el Honorable Senador señor Orpis propuso sustituir, en el inciso segundo del artículo 152, la conjunción “y”, por “o”, que figura entre las palabras “Vialidad” y “las”.

- En votación esta indicación, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó introducir las modificaciones anteriormente indicadas al artículo 152, contenido en el N° 56, del artículo 1° de este proyecto de ley.

-----

N° 27

Artículo 154

El artículo 154 establece que, en los caminos o vías rurales, el estacionamiento deberá hacerse con toda la estructura del vehículo sobre la berma, si la hubiera. En caso contrario, el estacionamiento se hará siempre al costado derecho en el sentido de la circulación y lo más próximo a la cuneta del mismo lado.

El número 27 de la Honorable Cámara de Diputados propone sustituir el artículo 154, sobre estacionamiento en los caminos rurales, prohibiéndolo. En caso de falla mecánica, el vehículo deberá quedar con toda su estructura sobre la berma o próximo a la cuneta, con la señalización correspondiente, de modo que sea advertida por quienes circulen por el lugar.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que el texto actualmente vigente regula de manera más adecuada esta situación.

- En votación este numeral, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció acerca de una indicación del Ejecutivo al artículo 157, que esta Comisión consultó como N° 57 (artículo 157), nuevo, a continuación del N° 56 (artículo 152).

N° 57, nuevo

Artículo 157

El artículo 157 indica que la detención en sitios no autorizados para estacionarse se permitirá sólo por el tiempo mínimo necesario para tomar o dejar pasajeros.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 54, para agregar al artículo 157 el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Se prohíbe al conductor abrir las puertas del vehículo antes de su completa detención, y abrirlas, mantenerlas abiertas y descender o permitir el descenso, sin asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro alguno.”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que esta disposición se aplica principalmente en el transporte público y en el transporte masivo de personas. Para poder fiscalizar de manera más eficiente este tipo de transporte, se propone esta norma dentro de la ley N° 18.290, para garantizar la condición básica de seguridad de los medios de transporte, tanto al tomar como al descender de un medio de locomoción.

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, consultó qué significa el texto “asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro alguno”.

El Subsecretario explicó que en algunas circunstancias puede ocurrir, que por razones fundadas, el vehículo se detenga en la mitad de la cuadra, porque una persona muy mayor o con movilidad reducida hace parar un microbús. En ese caso puede detenerse, siempre que no haya riesgo para ninguna persona ni que haya entorpecimiento en el desplazamiento vehicular.

El Honorable Senador señor Orpis solicitó una mayor explicación de esta situación, aduciendo que, en el caso de las micros, sólo deben parar en los paraderos, porque de otro modo cometen una infracción que debería establecerse en forma expresa.

Enseguida, el Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, expresó que el inciso segundo que se propone contiene una redundancia, al establecer la prohibición del conductor del vehículo de abrir las puertas antes de su completa detención, por lo que propuso eliminar la frase “y abrirlas”.

A su vez, el Honorable Senador señor Orpis precisó que esta situación está contemplada en el artículo 91, número 5.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que el artículo 157 se refiere a la locomoción particular.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes acordó eliminar los términos “y abrirlas” y “alguno”.

- En votación esta indicación, fue aprobada, con las modificaciones señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar en la forma anteriormente señalada el artículo 157, contemplándola en el N° 57, nuevo, del artículo 1° de este proyecto.

-----

N° 28

Artículo 158

Pasó a ser N° 58.



El artículo 158 establece que las Municipalidades podrán establecer paraderos destinados al estacionamiento de taxis, al que tendrán libre acceso todos los vehículos de este tipo.

Los taxis sólo podrán tomar o dejar pasajeros al costado derecho de la calzada, junto a la acera.

El número 28 de la Honorable Cámara de Diputados propone derogar este artículo 158.

El Ejecutivo también formuló la indicación N° 55, para derogar este artículo.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que se propone esta derogación porque esa facultad se concentra en el Ministerio de Transportes, según lo establece el artículo 164 de la ley.

El Honorable Senador señor Romero expresó que mediante el ejercicio de esta facultad municipal se está limitando, en gran medida, el libre acceso a las calles. Además, se está produciendo un abuso en el cobro de los estacionamientos por hora y nadie defiende a los usuarios.

El Subsecretario aclaró que el Ejecutivo hace una distinción respecto de las atribuciones del Ministerio que se quieren fortalecer en la red vial básica, por las cuales

circula todo el sistema del transporte público. No interesa la red menor que administra el municipio; interesa salvaguardar que no haya obstrucción al sistema general, para evitar de este modo que las Municipalidades autoricen paraderos de taxis en esquinas estratégicas.

- En votación este numeral, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

Nº 29

Artículo 160

Pasó a ser Nº 59.

El artículo 160 señala las distancias en que se prohíbe estacionar.

El número 29 del texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados modifica el Nº 8 de este artículo 160, aumentando la distancia de 10 a 15 metros de la puerta principal de la entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería. Además, especifica que estas distancias se miden por el costado de la acerca correspondiente.

En efecto, propone las siguientes enmiendas:

a) Sustitúyese su número 8, por el siguiente:

"8.- A menos de 15 metros de la puerta principal de entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería de Chile. Esta prohibición se indicará, a requerimiento de la respectiva institución u organismo, mediante señales oficiales, y no se aplicará a los vehículos de propiedad de las respectivas instituciones, ni a los vehículos que éstas autoricen al efecto."

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las distancias establecidas en este artículo se entienden medidas en el costado de la acera correspondiente."

Se dejó constancia de que el Ejecutivo formuló la indicación N° 56, similar a la proposición de enmienda a este artículo aprobada por la Honorable Cámara de Diputados, por lo que fue retirada.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

N° 30

Artículo 161

Pasó a ser N° 60.

El artículo 161 faculta a Carabineros de Chile e Inspectores Municipales para retirar los vehículos abandonados o que se encuentren estacionados sin su conductor, contraviniendo las disposiciones de esta ley, enviándolos a los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El costo del traslado, bodegaje y otros en que incurriera la autoridad por estos motivos será de cargo del infractor y no podrá retirar el vehículo del lugar de almacenamiento sin el previo pago del mismo.

Lo anterior será sin perjuicio de la sanción que corresponda por la infracción.

El número 30 del proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados propone intercalar, en el inciso primero de este artículo, entre quienes están facultados para retirar vehículos abandonados, además de Carabineros e Inspectores Municipales, a los Inspectores fiscales.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 57, en igual sentido, razón por la cual fue retirada.

- En votación este número fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo que modifica el artículo 162, que esta Comisión consultó como N° 61, nuevo, a continuación del N° 30 (artículo 161) que pasó a ser N° 60, nuevo.

N° 61, nuevo

Artículo 162

El artículo 162 establece que todo vehículo estacionado en una vía pública, sin alumbrado público inmediato, deberá mantener encendidas sus luces de estacionamiento durante la noche o cuando las condiciones de visibilidad lo requieran.

Asimismo, los vehículos, al estacionarse accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas, deberán colocar los dispositivos reflectantes señalados en el número 7 del artículo 79.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 58, para agregar, en el inciso primero, que además de las luces de estacionamiento también se pueden utilizar las luces de emergencia, y reemplaza el inciso segundo por otro que obliga a los conductores de vehículos estacionados accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, a advertir el hecho mediante los dispositivos para casos de emergencia que determine el reglamento.

En discusión esta indicación el Honorable Senador señor Novoa solicitó sustituir en la letra a) la frase “y/o”, por “o”.

- En votación esta indicación fue aprobada, con la modificación indicada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 61, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 162.

-----

N° 31

Artículo 164

Pasó a ser N° 62.

El artículo 164 faculta a las Municipalidades, en casos calificados y previo informe de Carabineros, para autorizar estacionamientos reservados.

El estacionamiento reservado podrá ser ocupado por cualquier otro vehículo, siempre que su conductor permanezca en él, a fin de retirarlo cuando llegue el vehículo que goce la reserva.

El número 31 de la Honorable Cámara de Diputados introduce dos enmiendas al artículo 164: a) Elimina el informe de Carabineros para autorizar estacionamientos reservados por parte de las Municipalidades, y b) Agrega un inciso final que faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para dictar un reglamento para que los municipios, previa licitación pública, procedan a otorgar los espacios de estacionamientos reservados para taxis, por un lapso no superior a 5 años.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 59, para reemplazar el inciso primero, por otro que faculta a las Municipalidades para autorizar estacionamientos reservados pero en vías de red vial básica. La autorización se regirá por el reglamento que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En discusión estas proposiciones, el Honorable Senador señor Novoa propuso mantener la primera frase del texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, en el sentido de autorizar estacionamientos reservados en casos calificados, eliminando la frase “y previo informe de Carabineros”.

Enseguida, el señor Senador solicitó una explicación relativa a la segunda oración que se refiere a la red vial básica y la razón por la cual sería necesario establecer un reglamento.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la red vial básica está definida en el decreto supremo N° 83 y es la que administra todos los sistemas de transporte público que se utilizan en las ciudades. A través de esta norma, se pretende evitar

que por las autorizaciones de estacionamientos se dificulte la circulación del transporte público.

El señor Senador solicitó incorporar esta definición en esta iniciativa legal y agregó que resulta lógico que si la red vial básica es la destinada al transporte público, los estacionamientos que se autoricen en esa red vial sean aprobados por el Ministerio de Transportes.

En relación a este tema, el Honorable Senador señor Vega expresó que en su concepto se producen abusos en el otorgamiento de estacionamientos reservados y debería existir un marco de referencia. Esta situación no tiene límites claros y, además, interfiere en el tránsito de cualquier ciudad.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que, en general, en las ciudades existen tres tipos de vías: los caminos públicos, cuya tuición corresponde al Ministerio de Obras Públicas; las redes viales básicas y los caminos de otra índole, que son de tuición de las Municipalidades. Para el Ejecutivo es importante tener ingerencia en el otorgamiento de los estacionamientos en la red vial básica porque es la que concentra la mayor cantidad de viajes.

La red vial básica es dinámica y las tipificaciones de las calles varían por la conformación de los flujos vehiculares. Es importante que se aplique un reglamento que resguardará en mayor medida el interés colectivo, en lugar del interés particular.



Por lo tanto, las Municipalidades tendrán la facultad de autorizar estacionamientos reservados en calles que no son importantes en términos de flujos vehiculares.

En consecuencia, vuestra Comisión acordó:

- En votación la letra a) del número 31, fue aprobada, en los mismos términos en que viene formulada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En votación la letra b) del número 31, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En la indicación del Ejecutivo se aprobó su segunda oración, la que se acordó agregar, en el inciso primero, a continuación del punto y final, rechazándose la primera con la misma votación anterior.

- En votación este numeral, fue aprobado, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Nº 32

Artículo 167

Pasó a ser N° 63.

El artículo 167 establece las normas de acuerdo a las cuales deberá hacerse el tránsito de los peatones.

El número 32, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, propone introducir las siguientes enmiendas en el artículo 167:

a) Reemplaza el N° 4, que establece: “4.- Pasar las calzadas sólo en los cruces y por los pasos para peatones. En las zonas urbanas, el peatón podrá, también, cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ese objeto; por “4.- Pasar las calzadas en los cruces y por los pasos para peatones y, en los demás casos, cuando no circulen vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad, y

b) Deroga los N°s 5 y 9 de este artículo, sobre cruce de calzada en los caminos rurales y subida y bajada de vehículos en movimiento.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 60, para introducir las siguientes enmiendas a este artículo:

a) Agrega al N° 3, que establece que los peatones no podrán permanecer en las calzadas de las calles o caminos, el siguiente texto: “ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;

b) Reemplaza el N° 4, por el siguiente:

“4.- Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel. Si éstos no existieran en la cercanía, cuando no se aproximen vehículos y puedan cruzar con seguridad.”.

c) Deroga el N° 5, que establece que en los caminos rurales sólo podrán cruzar la calzada cuando no haya vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad;

d) Modifica el último párrafo del número 7, señalando que “en los pasos para peatones”, tendrán derecho preferente de paso respecto de los vehículos que viren.

e) Sustituye el número 9, que establece que no podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento o por su lado hacia la calzada, por el siguiente: “9.- No podrán subir a los vehículos en movimiento;”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó respecto de la modificación del N° 7 de la letra d), que tiene por finalidad consagrar en la ley el respeto al peatón cuando cruza por el paso de peatón.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló respecto de la modificación del N° 9 de la letra e) que esta enmienda pretende hacer compatible la norma

con las sanciones impuestas a los conductores de vehículos de transporte colectivo que permiten el descenso de pasajeros cuando el vehículo está en movimiento.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que este número 9 se refiere no sólo a los vehículos de locomoción colectiva, sino que a todo tipo de vehículos, por lo que propuso sustituir este número por la norma actual, eliminando la frase “o por su lado hacia la calzada”.

- En votación esta indicación, vuestra Comisión aprobó sus letras a), b), c) y d), en los mismos términos en que venían formuladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- La letra e) de la indicación fue aprobada, con modificaciones, con la misma votación anterior.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó aprobarlo con las modificaciones anteriormente señaladas.

Nº 33

Artículo 169

Pasó a ser Nº 64.

El artículo 169 establece que los Alcaldes no podrán autorizar actividades deportivas a efectuarse en la vía pública sin previo informe escrito de Carabineros de Chile.

En el caso de carreras de automóviles o de otras competencias de vehículos motorizados, dicha autoridad deberá exigir a los organizadores de la prueba un seguro de accidentes personales de características similares al contemplado en el Título I de la ley N° 18.490, por los daños que puedan ocasionar a terceros no transportados en los vehículos de competencia.

El número 33 de la Honorable Cámara de Diputados propone agregar a este artículo un inciso tercero, nuevo, que señala que los Alcaldes no podrán autorizar actividades deportivas en la vía pública, sin previo informe escrito de Carabineros; disponiendo en el caso de que la actividad incluya más de una provincia, que la autorización será otorgada por los Seremis de Transportes y Telecomunicaciones que corresponda.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 61, para agregar el siguiente inciso tercero, nuevo:

“En el caso de las actividades que se desarrollen en las vías de la red vial básica, la autorización deberá concederse por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y aquellas que se efectúen en vías concesionadas, por el Ministerio de Obras Públicas.”.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, hizo presente que en la red vial básica sólo tiene tuición el Ministerio de Transportes y no, el Ministerio de Obras Públicas.

En concordancia con lo anterior el Honorable Senador señor Novoa propuso sustituir la frase “vías concesionadas”, por “caminos públicos” en los cuales tiene tuición el Ministerio de Obras Públicas.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó aprobarlo con la modificación señalada.

Nº 34

Artículo 172

Pasó a ser Nº 65.

El artículo 172 señala, por medio de 20 numerales, las presunciones que constituyen responsabilidad del conductor en los accidentes del tránsito.

El número 34, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, deroga el número 18 de este artículo, que establece como presunción de responsabilidad del conductor, en los accidentes de tránsito, no detenerse antes de ingresar a un cruce ferroviario.

- En votación la derogación del número 18, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 62, para eliminar en el número 7, la referencia al artículo 149 y otras enmiendas formales. También formuló una indicación para derogar el N° 18, indicación que posteriormente retiró.

En efecto, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que el Ejecutivo propone el retiro de esta indicación, porque el número 18 se refiere a las señalizaciones variables en los cruces ferroviarios.

- En votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó aprobarlo con las modificaciones señaladas.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció acerca de una indicación del Ejecutivo que modifica el artículo 173, que esta Comisión consultó como N° 66, nuevo, a continuación del N° 34 (artículo 172).

N° 66, nuevo

Artículo 173

El artículo 173 señala que en todo accidente de tránsito en que se produzcan daños, el o los participantes estarán obligados a dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima.

Se presumirá la culpabilidad de él o de los que no lo hicieran y abandonaran el lugar del accidente.

Asimismo, se presumirá la responsabilidad del conductor que no cumpla lo establecido en el artículo 183 y abandonara el lugar del accidente.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 63, para agregar a este artículo el siguiente inciso cuarto, nuevo:



“El conductor que incurra en alguna de las conductas descritas en este artículo será sancionado, además, con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año.”.

El Honorable Senador señor Novoa expresó que la presunción contenida en el artículo 173 incide en el juicio entre las partes que protagonizan una colisión y la única sanción es la multa, por lo que se establece esta sanción pecuniaria para la persona que abandone el lugar del accidente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 66, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 173.

N° 35

Artículo 174

Pasó a ser N° 67.

El número 35 agrega un inciso final al artículo 174, estableciendo que la responsabilidad civil del propietario del vehículo será del arrendatario del mismo, cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra.

El artículo 174 establece que de las infracciones a los preceptos del tránsito será responsable el conductor del vehículo.

El conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último acredite que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso del vehículo; todo sin perjuicio de la responsabilidad de otras terceras personas, en conformidad a la legislación vigente.

De igual manera, si se otorgara una licencia de conductor con infracción a las normas de esta ley, el o los funcionarios responsables de ello, sean o no municipales, serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que se ocasionen por culpa del conductor a quien se le hubiera otorgado dicha licencia, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

El concesionario de un establecimiento a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 18.696 será civil y solidariamente responsable por los daños y perjuicios originados por un accidente de tránsito, causado por desperfectos de un vehículo respecto del cual se hubiese expedido un certificado falso, ya sea por no haberse practicado realmente la revisión o por contener afirmaciones de hechos contrarios a la verdad.

La Municipalidad respectiva o el Fisco, en su caso, serán responsables civilmente de los daños que se causaran con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización. En este último caso, la demanda civil deberá interponerse ante el juez de letras en lo civil correspondiente y se tramitará de acuerdo a las normas del juicio sumario.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregarle el siguiente inciso final, nuevo:

"La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo, cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado."

En discusión este inciso, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, fue contrario a establecer una norma que libere a las empresas de leasing de responsabilidad, por cuanto, en su opinión, la responsabilidad siempre tiene que recaer en el propietario y la empresa de leasing determinará con quienes suscribirá contratos de leasing, porque, de otro modo, se produce un abuso y la indefensión de los afectados.

Reiteró que en estos casos intervienen empresas que compran los vehículos y luego los arriendan y, en su opinión, es responsabilidad de la institución financiera suscribir contratos de leasing con personas responsables y solventes.

Por su parte, el Honorable Senador señor Prokuriça hizo presente que el espíritu original de la norma es proteger al afectado por un accidente causado por un vehículo motorizado. Cuando se establecen responsabilidades solidarias es para proteger a los afectados y, en el caso de los contratos de leasing, las empresas se pueden proteger a través de los seguros. En caso de aceptarse la lógica contenida en esta indicación, se dejará sin protección al afectado por un accidente en que participó un vehículo objeto de un contrato de leasing.

Enseguida, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, recordó que con ocasión del análisis de esta norma se propuso que las empresas de leasing fueran responsables sólo hasta el valor del vehículo.

- En votación este inciso, fue aprobado por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Lavandero y Prokuriça y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 64, para reemplazar el inciso segundo, por el siguiente:

"El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que esta norma dice relación con el leasing de vehículos en que una cantidad importante de ellos, de uso muy intenso, como comerciales o de transporte público, recurren a este tipo de contrato y, en algunos accidentes, no se puede atribuir la responsabilidad al conductor ni al propietario del vehículo, iniciándose juicios eternos que no logran identificar la responsabilidad, para lo cual se propone incorporar la figura de este tercero, que es el tenedor del vehículo a cualquier título.

El Honorable Senador señor Novoa se manifestó partidario de aprobar esta norma y propuso ser más estricto en esta materia puesto que muchas veces se usa esta figura de arrendamiento de vehículos para evitar el pago de la multa, por lo que, en su opinión, debería acreditarse que el vehículo fue usado contra la voluntad del dueño, porque la frase "sin su conocimiento o autorización expresa o tácita" es muy ambigua y difícil de probar.

- En votación la indicación del Ejecutivo, con la enmienda señalada, fue aprobada por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Lavandero y Prokuriça y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Lavandero y Prokurica y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

-----

Enseguida, vuestra Comisión consideró diversas indicaciones del Ejecutivo que modifican los artículos 178 y 179, que esta Comisión consultó como N°s 68 y 69, nuevos, a continuación del N° 35 (artículo 174) que pasó a ser N° 67.

N° 68, nuevo

Artículo 178

El artículo 178 señala que toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito en las vías públicas deberá darse a conocer, por la Municipalidad correspondiente, por medio de avisos que se publicarán por tres días, a lo menos, en el diario o periódico de mayor circulación en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir después de efectuadas estas publicaciones y colocadas las señalizaciones oficiales.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 65, para reemplazarlo, por el siguiente:

"Toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito de las vías públicas, deberá darse a conocer por la Municipalidad correspondiente, por medio de avisos que se difundirán por tres días, a lo menos, en el diario, periódico u otro medio de comunicación social de

mayor circulación o sintonía en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir una vez efectuada la difusión indicada e instaladas las señalizaciones oficiales, pudiendo ser comunicada, además, por medios electrónicos."

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso agregar el vocablo "radio", en consideración a que en las comunas pequeñas el medio más escuchado es la radio y, en muchos casos, no existen diarios.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa propuso eliminar la frase final "pudiendo ser comunicada, además, por medios electrónicos", porque confunde, ya que si no se comunica en un medio de comunicación social y se hace a través de Internet, no está cumpliendo con la norma, lo que puede crear errores de interpretación.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 68, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 178.

N° 69, nuevo

Artículo 179

El artículo 179 dispone que los vehículos que hayan sufrido un desperfecto o que, a raíz de un accidente, resulten dañados o destruidos no podrán permanecer en la vía pública entorpeciendo el tránsito y serán retirados, a la brevedad, por el conductor. Si éste no lo hiciera, serán retirados por los funcionarios a que alude el artículo 4º, a costa de su dueño.

En los casos de fuga del conductor que haya participado en un accidente o infringido una norma de tránsito, el vehículo será retirado y puesto a disposición del Tribunal competente.

Si el vehículo permaneciera en la vía pública y su dueño no lo retirara dentro del plazo de veinticuatro horas, será puesto a disposición del Juzgado de Policía Local correspondiente, en los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 66, meramente formal consistente en intercalar, en el inciso primero del artículo 179, última oración, la frase “orden de”, entre las palabras “retirados por” y el artículo “los”.

El Honorable Senador señor Novoa acotó que en el segundo informe de este proyecto de ley se podrían incorporar algunas normas que permitan el funcionamiento de los corrales municipales cuando se liciten, cuyo proyecto fue expuesto ante esta Comisión.



- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 69, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 179.

N° 70, nuevo

Artículo 180

El artículo 180 establece que los vehículos participantes en accidentes de tránsito, donde resultaran lesionados graves o muertos, serán retirados de la circulación por Carabineros y puestos a disposición del Tribunal correspondiente, en los locales que, para tal efecto, deberán habilitar y mantener las Municipalidades.

Igual procedimiento se aplicará respecto de los vehículos que llevaran una placa patente falsa o que correspondiera a otro vehículo.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 67, para establecer que estos vehículos serán retirados por orden de Carabineros, a costa de su dueño.

Esta indicación tiene por finalidad llenar un vacío en la norma.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 70, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 180.

-----

N° 36

Artículo 181

Pasó a ser N° 71.

El artículo 181 establece que Carabineros retirará la licencia, permiso o documento para conducir a los infractores y los enviará, junto con la denuncia respectiva, al Tribunal que corresponda.

En tal caso, la licencia, permiso o documento será reemplazado por la boleta de citación del inculpado, que le servirá para conducir sólo hasta el día y hora de la comparecencia indicada en ella.

Si el infractor a las normas de esta ley fuera peatón o pasajero, sólo se le extenderá la correspondiente citación al Juzgado respectivo, fijándole días y horas para comparecencia. En estos casos se presumirá la responsabilidad del infractor si no concurriera personal, o debidamente representado, a la audiencia para la cual fue citado.

En las infracciones señaladas en los artículos 198, N° 30, y 199, N° 10, se entregará la boleta de citación al conductor del vehículo y, sin perjuicio de la que pudiera formularse en contra de éste, se entenderá que la denuncia es contra del propietario y se someterá al procedimiento del artículo 3° de la ley N° 18.287, para las denuncias por escrito. En estos casos no se retendrán los documentos del vehículo o del conductor, si sólo se denunciara al propietario.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregar, al final del inciso primero del artículo 181, después del punto y aparte (.), que pasa a ser seguido, lo siguiente: "Además, en lo previsto en el inciso final del artículo 198, se notificará por carta certificada al propietario del vehículo al domicilio indicado en el Registro de Vehículos Motorizados o en el permiso de circulación. Se presumirá la responsabilidad del propietario que no concurriera a la audiencia para la cual fue citado."

La Comisión por la unanimidad de sus miembros presentes acordó rechazar este texto en consideración a que la responsabilidad del propietario del vehículo está establecida; luego, no se puede agregar además una presunción.

- En votación esta proposición fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 68, para introducirle las siguientes modificaciones a este artículo:

a) Ampliar la facultad que tiene Carabineros, para retirar la licencia, permiso o documento para conducir, a los infractores, a los Inspectores Fiscales o Municipales.

El Honorable Senador señor Novoa no fue partidario de ampliar la facultad que tiene Carabineros para retirar la licencia, permiso o documento para conducir, a los Inspectores Fiscales o Municipales en consideración a que éstos carecen de la facultad de imperio. Otorgar atribuciones a autoridades que no están en condiciones de cumplirlas genera problemas; estos inspectores podrán llamar a un Carabinero, de otro modo, sólo podrán denunciar el hecho.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que uno de los temas más delicados de la locomoción colectiva es ser eficiente en la fiscalización, y un tema sustantivo para hacer efectiva la fiscalización es ser capaz de retirar la licencia de conducir, sin embargo, el Ministerio depende, para ser eficaz y eficiente en sus tareas fiscalizadoras, de la presencia de Carabineros y, en muchos casos, ello no resulta.

Los Honorables Senadores señores Novoa y Vega expresaron que esta norma no será eficiente y generará problemas en su aplicación, porque los conductores no acatarán las órdenes de estos inspectores e incluso podrá terminar en peleas a golpes.

- En votación esta enmienda, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

b) Reemplázanse, en el inciso tercero, las palabras “peatón o pasajero”, por “peatón, pasajero o ciclista”.

- En votación este literal b) de la indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

c) Derógase el inciso cuarto.

Este literal quedó pendiente para estudiar la forma de corregir la norma, porque se trata de vehículos que no están en condiciones de prestar los servicios.

Además, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, anunció que en el artículo 198 se regula esta materia.

- En sesión posterior, se puso en votación esta letra c), la que fue aprobada por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Lavandero y Prokuriça y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

-----

Nº 37

Artículo 183

Pasó a ser Nº 72.

El número 37, agrega un inciso segundo nuevo al artículo 183 que establece que en todo accidente de tránsito en que se produzcan lesiones, el conductor que participe en los hechos deberá prestar ayuda y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata. El incumplimiento de estas obligaciones podrá ser sancionado con la cancelación de la licencia de conducir y con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo, salvo lesiones leves.

En discusión esta proposición se recordó que esta norma está relacionada con el artículo 173 que obliga a quien participa en un accidente del tránsito a dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima, presumiéndose la culpabilidad de el o de los

que no lo hicieran y abandonaran el lugar del accidente. Asimismo, se recordó que la Comisión aprobó un inciso cuarto nuevo que sanciona al conductor que incurra en alguna de las conductas descritas con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que siempre que haya lesiones graves hay cuasidelito de homicidio, a lo que se agrega una presunción de culpabilidad a quien abandona el lugar del accidente. A esto se agregaría una multa pecuniaria y la cancelación de la licencia de conducir.

En mérito a lo anterior, se acordó agregar al inciso segundo que se añade a este artículo la siguiente oración final, sustituyendo el punto (.), por una coma (,): en cuyo caso se aplicará la sanción del inciso final del artículo 173.”.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

Nº 38

Artículo 186

Pasó a ser Nº 73.

El número 38 agrega al artículo 186, en relación con las Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes de Tránsito, que los informes, denuncias, constancias u otras informaciones relativas a accidentes de tránsito serán públicas. Sanciona, además, la entrega de información falsa con la cancelación de las licencias de conducir y señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará las normas para que las compañías de seguros provean de información periódica a la Superintendencia de Valores y Seguros sobre siniestros asociados a vehículos.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 69, para agregar a esta disposición el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Las constancias relativas a accidentes de tránsito serán siempre públicas. Las denuncias e informes técnicos serán públicos en el Tribunal."

En discusión estas proposiciones, vuestra Comisión acordó rechazar los incisos nuevos propuestos por la Honorable Cámara de Diputados, en atención a que los expedientes judiciales son públicos. Los informes de la CIAT son secretos. También, por cuanto el falso testimonio es un tema ajeno a esta materia y la sanción que se sugiere -cancelar la licencia de conducir- puede recaer en un testigo que no tenga licencia. Por otro lado, la Superintendencia de Valores y Seguros tiene facultad para requerir información a las compañías de seguros.

Respecto a la proposición del Ejecutivo, acordó aprobarla por considerarla más amplia y adecuada.



- Estos acuerdos se adoptaron por la unanimidad de los Senadores miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la misma votación anterior, con la modificación señalada.

Nº 39

Artículo 187

Pasó a ser Nº 74.

El número 39 deroga el inciso final del artículo 187, que obliga al dueño de un garaje a dar cuenta a Carabineros, dentro de las 24 horas de haber recibido un vehículo que muestre haber sufrido un accidente.

El artículo 187 establece que los conductores y peatones que hayan tenido intervención en un accidente del tránsito deberán facilitar las investigaciones, inspecciones y estudios que la Unidad Técnica de Investigaciones de Accidentes de Tránsito de Carabineros estime necesario realizar en los vehículos y las personas.

El dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más

próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento. El no cumplimiento de esta obligación hará incurrir al infractor en una multa de tres a veinte unidades tributarias mensuales.

La Honorable Cámara de Diputados propone derogar su inciso final.

Igual proposición formuló el Ejecutivo, en la indicación N° 70, que retiró.

Se señaló que el objetivo de derogar esta norma es porque no se cumple, es “letra muerta”, se crea una obligación en el papel.

Al respecto se señaló que una forma de darle cumplimiento sería obligando al dueño del garaje o taller de dar cuenta a Carabineros de los vehículos que hayan participado en un accidente y sean llevados a reparar.

En consecuencia, se modificó el inciso final de este artículo sustituyendo su primera oración, por la siguiente:

“Igual obligación recaerá en el dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que haya participado en un accidente, quien deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.”.

- En votación la proposición de la Honorable Cámara de Diputados fue aprobada con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero, rechazándose, en consecuencia, la derogación de este inciso.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 189, que esta Comisión consultó como N° 75, nuevo, a continuación del N° 39 (artículo 187), que pasó a ser N° 74.

N° 75, nuevo

Artículo 189

El artículo 189 establece que Carabineros podrá someter a cualquier conductor a una prueba respiratoria o de otra naturaleza destinada a detectar la presencia de alcohol en el organismo o acreditar el hecho de conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas.

Carabineros, asimismo, podrá practicar estos exámenes a toda persona que se apreste a conducir un vehículo en lugar público y que presente signos externos de no estar en plenitud de facultades para ello. Si la prueba resulta positiva e indica que la persona se encuentra bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, Carabineros podrá prohibirle la conducción por el tiempo que estime necesario para su recuperación, el cual no podrá exceder de 3 horas a partir de la hora del examen. Durante este período, el afectado deberá permanecer bajo la vigilancia policial, para cuyo efecto podrá ser conducido a la Comisaría o Retén respectivo, a menos que se allane a inmovilizar el vehículo por el tiempo fijado o señale a otra persona que, bajo su responsabilidad, se haga cargo de la conducción durante dicho plazo. Si el conductor condujera el vehículo durante el tiempo de la prohibición, se considerará que incurre en infracción a la Ley de Alcoholes o al número 1 del artículo 197, según sea el caso y el resultado del examen.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 71, para reemplazar en el inciso segundo las palabras “Comisaría o Retén respectivo”, por “Unidad Policial respectiva”.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 75, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 189.

-----

Nº 40

Artículo 191

Pasó a ser Nº 76.

El artículo 191 establece que el conductor que sin haber participado en el accidente recogiera a los lesionados y los llevara, por iniciativa propia, a una Posta de Auxilios, dejará en ésta los datos de su individualización que consten en la licencia de conductor o concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima. La Posta o Carabineros, en su caso, evacuarán en el menor tiempo posible esta diligencia para evitar mayores molestias al referido conductor.

La Honorable Cámara de Diputados propone eliminar en este artículo la oración “o concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima”.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 72, en el mismo sentido que, por lo tanto, retiró.

En discusión esta proposición se señaló que hay que facilitarle los trámites al conductor de buena voluntad que ayuda en un accidente. Por ello, se propuso que deje en la posta de auxilios sus datos que consten en la licencia de conductor o en su cédula de

identidad. En su defecto concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima.

Por medio de esta norma se pretende evitar la duplicidad del trámite, pudiendo hacer la declaración en la Unidad de Carabineros o en la Posta.

En consecuencia, se propone intercalar, en el artículo 191, entre la conjunción “o” y la palabra “concurrirá”, la frase “en su cédula de identidad. En su defecto,”.

- La Comisión acordó, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero, modificar la proposición de la Honorable Cámara de Diputados y la indicación del Ejecutivo, en los términos que se han señalado.

- En votación este numeral, se aprobó con la misma votación anterior, con la enmienda señalada.

Nº 41

Artículo 196 A bis

Pasó a ser Nº 77.

El número 41 introduce diversas enmiendas formales a este artículo y agrega una letra h) nueva, que sanciona con presidio menor en su grado medio a máximo y, en su caso, con la suspensión de la licencia de conductor o inhabilidad para obtenerla, hasta por 5 años, al

que falsifique o adultere un certificado de revisión técnica o de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio. También se aplicarán estas penas al responsable de la circulación de un vehículo con permiso de circulación, certificado de seguro automotor o revisión técnica falsos, adulterados o utilizando placa patente falsa, adulterada o de otro vehículo.

El Ejecutivo formuló las siguientes indicaciones N° 73: una meramente formal y otra que reemplaza la letra e) vigente que sanciona a quien utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo, por la siguiente:

“e) Conduzca un vehículo sin placa patente o con ésta intencionalmente ocultada o alterada, o utilice a sabiendas una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo;”.

En discusión la indicación del Ejecutivo, se acordó sancionar a quien conduzca con placa patente intencionalmente ocultada o alterada, o utilice a sabiendas una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo.

- En discusión estas proposiciones, vuestra Comisión acordó aprobar las enmiendas propuestas por la Honorable Cámara de Diputados, en los mismos términos en que vienen formuladas, y aprobar la indicación del Ejecutivo con la modificación señalada.

- Estos acuerdos se adoptaron por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

Nº 42

Artículo 196 B

Pasó a ser Nº 78.

El número 42 introduce una enmienda formal al artículo 196 B.

El artículo 196 B señala que en los accidentes del tránsito de resultados del cual la víctima falleciera o quedara demente, inútil para el trabajo, impotente o estéril, impedido de algún miembro importante o notablemente deforme, cuya causa determinante sea la falta prevista en el artículo 196 G o alguna de las infracciones establecidas en los números 2, 3 y 4 del artículo 197 o números 3, 4, 11, 13 y 17 del artículo 198, la pena aplicable será reclusión menor en su grado máximo y, tratándose de otras lesiones, la pena asignada será aquella señalada en el artículo 490 Nº 2 del Código Penal, aumentada en un grado.

Los jueces podrán siempre, aunque no medie condena por concurrir alguna circunstancia eximente de responsabilidad penal, decretar la inhabilidad temporal o perpetua para conducir vehículos motorizados, si las condiciones psíquicas y morales del autor lo aconsejan.



La Honorable Cámara de Diputados propone sustituir la denominación del artículo 196 B, por "Artículo 196 C".

El Ejecutivo formuló la indicación N° 74 en el mismo sentido, la que retiró.

- En votación la proposición de la Honorable Cámara de Diputados fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

Asimismo, el Ejecutivo formuló la indicación para reemplazar en el inciso primero, la referencia a los números "11, 13 y 17", por "8, 10 y 14" y suprimir la mención al N° 3 del artículo 197.

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo que modifica el artículo 196 D, que esta Comisión consultó como N° 79, nuevo, a continuación del N° 42, que pasó a ser N° 78.

N° 79, nuevo

Artículo 196 D

El artículo 196 D dispone que el que sin tener la licencia de conducir requerida maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio.

El que, a cualquier título que sea, explote un vehículo de transporte público de pasajeros, de taxi, de transporte remunerado de escolares o de carga y contrate, autorice o permita en cualquier forma que dicho vehículo sea conducido por quien carezca de la licencia de conducir requerida o que, teniéndola, esté suspendida o cancelada, será sancionado con multa de \$ 29.600 a \$ 118.200.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 75, para reemplazar en el inciso segundo, los montos de las multas expresados en pesos, por “5 a 10 unidades tributarias mensuales.”.

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 79, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 196 D.

-----

Enseguida, vuestra Comisión, como consecuencia de haberse cambiado la denominación del “artículo 196 B”, por “artículo 196 C”, acordó consultar un N° 79 bis, nuevo, del siguiente tenor:

N° 79, bis nuevo

Artículo 196 E

“79 bis) En el artículo 196 E, inciso cuarto, reemplázase la referencia al “artículo 196 B” por “artículo 196 C”.

- En votación esta proposición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la misma votación anterior.

-----

Nº 43

Pasó a ser Nº 80.

El número 43 reemplaza el epígrafe “De las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves y su penalidad”, por “De las infracciones o contravenciones”.

En votación este numeral, vuestra Comisión lo aprobó en los mismos términos en que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

Nº 44

Artículo 197

Pasó a ser Nº 81.

El número 44 introduce diversas enmiendas al artículo 197, que señala las infracciones gravísimas. Incorpora como infracción gravísima el no respetar las señales de un cruce ferroviario, conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida en el artículo 150, o a la que hubiera sido aumentada, y sobrepasar la línea continua, adelantar por la berma o por donde la demarcación o las señales lo prohíban o cuando se atraviesa un puente, viaducto, túnel, cima de una cuesta o gradiente o en curva.

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación N° 77 a este artículo:

Reemplázase el artículo 197, por el siguiente:

"Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol, drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas;

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito o ante la señal Pare;

3.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D; y

4.- Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente que origine daños o lesiones leves.”.

- En votación la indicación del Ejecutivo, la Comisión acordó aprobarla por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, vuestra Comisión acordó aprobarlo con las modificaciones señaladas, con la misma votación anterior.

Hacemos presente que, con posterioridad a estos acuerdos, se aprobó la Ley N° 19.925, de Alcoholes, que introdujo diversas enmiendas a la Ley de Tránsito, razón por la cual vuestra Comisión reabrió el debate sobre todas aquellas disposiciones y materias que fueron modificadas por dicha ley.

En mérito a lo anterior, el Ejecutivo formuló una nueva indicación a este artículo proponiendo sustituirlo, por el siguiente:

“Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Eliminado.

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE";

3.- Derogado.

4.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D;

5.- Eliminado.

6.- Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente de tránsito que origine daños o lesiones leves.

En discusión esta indicación, se señaló que el número 1 fue eliminado por la Ley N° 19.925, de Alcoholes y se contempla en el artículo 196 G, de la Ley de Tránsito, y el N° 3, por la letra e) del artículo 1º, de la ley N° 19.816, del 7 de agosto de 2002.

En cuanto al N° 5, que se refiere al uso por particulares de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, este proyecto de ley lo pasó a infracción grave, por considerarse de menor gravedad.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la proposición del Ejecutivo en esta materia es establecer como infracciones gravísimas aquéllas que ponen en serio riesgo la vida de las personas.

La Comisión hizo presente su duda en cuanto a considerar como infracción gravísima la contemplada en el número 6 del artículo 197, que establece en esa calidad a toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente que origine daños o lesiones leves.

En relación con esta materia, el señor Subsecretario de Transportes señaló que la proposición del Ejecutivo estima que el daño o lesión leve es la consecuencia y no el origen, y se deben atacar las acciones que provoquen daños o lesiones.

- En votación esta indicación, fue aprobada, con excepción del N° 6, que fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con enmiendas, con la misma votación anterior.

-----

N° 45

Artículo 198

Pasó a ser N° 82.

El número 45 modifica el artículo 198, que señala las infracciones graves, estableciendo como tal, el infringir lo dispuesto en el artículo 79 que sanciona el no uso del cinturón de seguridad y el transportar a menores de 6 años en los asientos delanteros, conducir un vehículo cuya placa patente haya sido intencionalmente ocultada, conducir sin revisión técnica o infringiendo normas sobre contaminación ambiental, usar ilícitamente una



pista “sólo bus”, “no bus”, o usar elementos que sirvan para evadir los aparatos de control de velocidad utilizados por Carabineros, arrojar cigarrillos u otros elementos encendidos. Finalmente, se sanciona al propietario de un vehículo de transporte público de pasajeros o de transporte de carga por los desperfectos del vehículo, tales como, neumáticos, frenos, carburación, o luces en mal estado.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 78, para reemplazar este artículo, la que fue posteriormente reemplazada por otra que propone sustituir este artículo por otro que señala 34 infracciones graves.

De estas 34 infracciones, algunas se mantienen, otras constituyen normas nuevas, y otras eliminan o cambian de ubicación disposiciones vigentes.

Esta nueva indicación reemplaza el artículo 198, por el siguiente:

"Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o síquicas deficientes.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

2.- Conducir un vehículo con licencia de conductor distinta de la que corresponda, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D.

La Comisión estimó excesiva la frase final “sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D”, por lo que esta norma será revisada posteriormente, durante la discusión del segundo informe.

Por su parte, el Subsecretario de Transporte recordó que la indicación original era más severa para las infracciones tipificadas como gravísimas y graves, no obstante, el Ejecutivo ha considerado preferible mantener los niveles actuales pero ser más drástico en la aplicación de las sanciones a los infractores reincidentes.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

3.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

4.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes.

La Comisión hizo presente que esta infracción debe ser considerada grave; sin embargo, de acuerdo al nuevo criterio que se pretende establecer para aplicar multas más

altas, en caso de reincidencia, podría suceder que a un conductor se le aplique una multa cercana a \$ 90.000, por conducir sin el permiso de circulación o seguro obligatorio.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que normalmente los conductores que no renuevan sus permisos de circulación es porque han adulterado los vehículos o por algún hecho que les impide contar con la revisión técnica.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

5.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero, Inspector Fiscal o Municipal.

Se hizo presente que los Carabineros son fácilmente identificables, sin embargo, no sucede lo mismo con los inspectores fiscales o municipales.

Se señaló que la presencia de los inspectores fiscales es necesaria para la fiscalización de vehículos de transporte público. También en el control del peso vehicular, por lo tanto, se debería consignar una norma especial, en lugar de ésta que es genérica y, en consecuencia, afecta tanto a los vehículos particulares como al transporte público.

Finalmente, se señaló que estas personas no están preparadas para ejercer estas funciones.

- En consecuencia, se acordó, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos, suprimir la frase “Inspector Fiscal o Municipal”.

- En votación este número, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

6.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

7.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121.

Este numeral sanciona como infracción grave al conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos y bicicletas que se toman de otro vehículo y circulan a una velocidad inferior a la mínima.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

8.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

9.- Conducir un vehículo por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126.

La excepción del artículo 126 señala que se puede conducir por la izquierda cuando se quiera adelantar a otro y haya visibilidad y se disponga de espacio libre que permita hacer la maniobra.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

10.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

11.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

12.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes, que impidan maniobrar o detener el vehículo.

- Vuestra Comisión acordó eliminar la oración “que impidan maniobrar o detener el vehículo”, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

- En votación este número, fue aprobado, con la modificación señalada, con la misma votación anterior.

13.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

14.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado.

El reglamento señala qué debe entenderse por “neumáticos en mal estado”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que el reglamento considera un “neumático en mal estado” cuando está redibujado, situación que es altamente peligrosa.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

15.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes, vigentes o infringiendo las normas sobre contaminación ambiental.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

16.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

17.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79.

El número 10 del artículo 79 se refiere al uso obligatorio de los cinturones de seguridad para los asientos delanteros.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

18.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

19.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de “manos libres”, cuyas características serán determinadas por reglamento.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.



20.- Exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

21.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento, llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera a tomar o dejar pasajeros.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que actualmente esta infracción es considerada menos grave. Sin embargo, se propone elevarla a la categoría de infracción grave, porque es una situación de alto riesgo y que, además, constituye una de las prácticas más nocivas del transporte público.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

22.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

23.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria.

Esta norma se aplica al transporte interurbano y constituye una forma de regular el que los conductores no superen ciertos límites de velocidad.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

24.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

25.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59.

Estas normas sancionan el transitar con cargas que excedan los pesos máximos permitidos.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

26.- El uso de una vía o pista de uso exclusivo por vehículo no autorizado;

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que ésta es una infracción nueva y la forma de evitar esta infracción es mediante las indicaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones relativas a las vías exclusivas y se sanciona como consecuencia de que no se respetan las señales.

Los miembros de la Comisión hicieron presente que esta norma debe precisarse, por cuanto no es posible que su aplicación quede entregada al solo criterio de Carabineros. Resulta difícil comprobar que un conductor ha ingresado circunstancialmente, como consecuencia de un viraje, a una vía con restricción y que no continuará transitando por la misma. Es complejo determinar cuándo un vehículo ingresa a una vía restringida y cuándo saldrá de la misma, porque muchas veces el flujo vehicular es muy intenso e impide salir de la vía.

Asimismo, se reiteró que esta situación ha funcionado normalmente, razón por la cual la Comisión manifestó su oposición a innovar en esta materia. Los conductores utilizan estas vías por necesidad o por alguna emergencia.

En relación con esta situación, el Subsecretario de Transportes informó que siempre ha primado el buen criterio y que los casos de no respeto a la normativa son muy pocos.

A juicio de la Comisión, la aplicación de esta infracción va a generar un incentivo perverso, puesto que los municipios encontrarán en su aplicación la obtención de una nueva fuente de ingresos.

- En votación este número, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

27.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en los artículos 120 y 129.

Se recordó que anteriormente se había propuesto que esta infracción se sancionaba como menos grave, en atención a que el riesgo es menor.

A su vez, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, señaló que esta infracción es diferente a la consignada en el número 9, toda vez que se refiere a transitar en el mismo sentido del tránsito, para evitar las colisiones, por lo que es necesario precisar la norma. En los caminos que tienen tres pistas se puede circular por cualquier pista y resulta

difícil determinar qué es más arriesgado, si adelantar por la pista derecha o lograr que el conductor se cambie a la pista derecha.

En ocasiones en que existe mucho tránsito, puede resultar complejo mantener la norma que obliga a circular por la derecha.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, precisó que por medio de esta norma se pretende evitar la circulación por la izquierda y que obliga a los demás conductores a adelantar por la derecha.

Como consecuencia de lo anterior, la Comisión acordó aprobar este numeral y perfeccionar el artículo 120, incluyendo una norma de excepción que se refiera a los caminos interurbanos.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Sabag.

28.- Transitar en un área urbana, con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado.

Esta norma reemplaza la actual contenida en el número 22 del artículo 198, que sanciona como infracción grave conducir un vehículo infringiendo las normas sobre contaminación ambiental, y sanciona expresamente la infracción a las normas ambientales.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

29.- El uso de cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización.

Por medio de este numeral se agrega de manera expresa una nueva infracción, que prohíbe a los conductores el uso de estos instrumentos. Además, esta nueva infracción tiene por finalidad sancionar la colocación de plásticos que obstaculizan el reconocimiento de las patentes, ya que evitan la luminosidad de ellas en la noche y, además, afecta la seguridad ciudadana.

Esta infracción se relaciona también con el funcionamiento del sistema de telepeajes que requieren la verificación de las patentes para el cobro.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, hizo presente que la aprobación de esta norma generará una gran polémica, recordando que anteriormente se han producido discusiones relativas a la legitimidad del uso de estos instrumentos.

- Este numeral se aprobó con votación dividida.

- Votaron por su aprobación, los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Prokuriça y, por su rechazo, el Honorable Senador señor Novoa.

30.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos.

- La Comisión acordó, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Prokuriça y Sabag, a proposición del Presidente, Honorable Senador señor Novoa, agregar la siguiente oración: “que puedan provocar un siniestro o un accidente”.

- En votación este número, fue aprobado con la misma votación anterior.

31.- El uso por particulares de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento.

Actualmente, el artículo 197, número 5, sanciona como infracción gravísima el uso por particulares de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

32.- Tratándose de medios de locomoción pública, detenerse en la intersección de calles, dejar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

33.- Detenerse o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta.

Esta infracción está contenida, en términos similares, en el número 15 del artículo 198.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

34.- El uso indebido de estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad.

La introducción de esta nueva infracción grave es consecuencia de la ley N° 19.900, del 9 de octubre de 2003.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.



Luego de haberse aprobado esta indicación sustitutiva, se reordenó este artículo, de acuerdo a los numerales de la ley vigente, ya que en opinión del Ejecutivo, su proposición de indicación fue meramente enunciativa.

El texto aprobado es del siguiente tenor:

“Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;

2.- Eliminado;

3.- Eliminado;

4.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;

5.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;

6.- Eliminado;

7.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero;

8.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;

9.- Eliminado;

10.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121;

11.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;

12.- Eliminado;

13.- Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;

14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;

15.- Eliminado;

16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;

17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;

18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;

19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;

20.- Eliminado;

21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;

22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;

23.- Eliminado;

24.- Eliminado;

25.- Eliminado;

26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;

27.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;

28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;

29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;

30.- Eliminado;

31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;

32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;

33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;

34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;

35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;

36.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de “manos libres”, cuyas características serán determinadas por reglamento;

37.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;

38.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en el artículo 120 y 129;

39.- Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;

40.- Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;

41.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;

42.- Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento, y

43.- Detenerse, tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados.”.

Se previene que algunos numerales fueron eliminados porque pasaron a ser infracciones menos graves y otros porque pasaron a ser infracciones leves. En consecuencia, se contemplan en el artículo 199 y en el 200, respectivamente.

- Recordamos que este texto fue aprobado, en la forma que se reordenó, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça, como se señaló en su oportunidad.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

Nº 46

Artículo 199

Pasó a ser Nº 83.

El número 46 modifica el artículo 199 que señala las infracciones menos graves, suprimiendo el cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones y agrega como infracción menos grave el botar residuos, objetos o sustancias.

Este artículo contempla 19 acciones que constituyen infracciones menos graves.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 79, la cual, al igual que la anterior, fue posteriormente sustituida por otra que contempla 25 de estas infracciones, siendo algunas nuevas, otras han cambiado de ubicación y otras han sido reemplazadas.

Ellas son:

1.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir.

El artículo 18 se refiere a la renovación de la licencia de conductor y el 23, al cambio de domicilio.

Esta norma está contenida en la ley vigente, artículo 199, número 1.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

2.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 6, 12, 33 y 34 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

3.- Infringir las normas del artículo 119.

Corresponde al número 2 del artículo 199, actualmente vigente.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

4.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 15 del artículo anterior.

Esta norma es la misma que está contenida en el número 3 del texto legal vigente, sólo cambia la referencia al artículo 198.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

5.- Infringir los conductores las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia.



Este numeral equivale al número 4 del texto legal vigente, sólo agrega la mención al artículo 147 que se refiere a la obligación de los conductores de respetar las normas del tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

6.- No hacer las señales debidas antes de virar.

Esta norma es la misma de la ley vigente, contenida en el número 5 del artículo 198.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

7.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

8.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario.

Tanto este numeral como el anterior son las mismas normas contenidas en los numerales 6 y 7 del artículo 198, actualmente vigente.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

9.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79.

El numeral 1, que se agrega, se refiere a los vidrios del vehículo.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

10.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga.

Es la misma norma contenida en el número 11 del texto legal vigente.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

11.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, recordó que anteriormente se analizó la posibilidad de sancionar esta conducta, aumentando su gravedad de manera de considerarla infracción grave. No obstante, la opinión unánime de los miembros presentes de la Comisión es mantener la sanción de esta conducta como infracción menos grave.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

12.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad.

El artículo 84 de la Ley de Tránsito establece la obligatoriedad del uso del casco para motonetas, bicimotos y motos y el Ejecutivo, a través de la indicación sustitutiva, propuso agregar a las bicicletas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, manifestó que esta norma debe revisarse en cuanto a su aplicación, porque no sólo se debe analizar el impacto de esta norma en los miembros de un club social, sino que debe analizarse desde la perspectiva de los trabajadores que usan las bicicletas como medios de transporte, tanto en las ciudades como en el campo.

Al respecto, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que de acuerdo a las reuniones sostenidas con los integrantes de los distintos clubes deportivos y asociaciones de ciclistas se ha considerado que lo más aconsejable sería establecer el uso obligatorio del casco en aquellas vías en que hay circulación de transporte público, lo que obliga a los ciclistas a adquirir un casco o a buscar rutas con menos tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

13.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias.

El Honorable Senador señor Sabag destacó la gravedad de esta infracción, que en gran medida es la causante de los incendios forestales, por lo que propuso que para la persecución y sanción de estas infracciones se establezca acción pública para denunciarlas.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

14.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122.

Esta infracción es nueva y sanciona al conductor que, en caso de haber agua en la calzada, moje a los peatones.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

15.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183.

Esta norma está consignada en el número 16 del artículo 199.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

16.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

17.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

18.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los números 17 y 18 del artículo 199 mencionan las mismas infracciones contenidas en el artículo 199.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

19.- Exceder hasta en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Esta norma está contenida en el artículo 200 bis de la Ley de Tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

20.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas.

Esta falta, actualmente constituye una infracción leve, por lo que se propone elevarla a infracción menos grave e incluirla como número 20 del artículo 199.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

21.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial.

Esta infracción normalmente la cometen quienes alteran los autos particulares para participar en carreras clandestinas, o alteran los diseños de los vehículos, al margen de las normas permitidas.

La ley vigente considera esta falta como una infracción leve; sin embargo, se ha considerado necesario elevar su sanción a infracción menos grave.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

22.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que esta conducta actualmente constituye una infracción grave; no obstante, se propone sancionarla como infracción menos grave en atención a la dificultad para fiscalizarla, aun cuando este hecho constituya una mala señal.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Prokuriça. Votó en contra el Honorable Senador señor Novoa.

23.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159, estacionar en un paso para peatones o a menos de 10 metros de una esquina.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, hizo presente que la norma que impide estacionar vehículos a menos de 10 metros de una esquina prácticamente no se cumple y resulta muy difícil de fiscalizar por parte de los inspectores municipales, por lo



tanto, a pesar de estar establecida como infracción grave en el número 15 del artículo 198, propuso sancionarla como infracción menos grave.

Enseguida, hizo presente que resulta importante sancionar la prohibición de estacionar en los pasos peatonales, particularmente, para salvaguardar, en el caso de las personas no videntes, el lugar por el cual pueden cruzar las calles.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, propuso eliminar la prohibición de estacionar a menos de 10 metros de una esquina.

- En votación este número, fue aprobado, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

24.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.

Esta infracción está sancionada como infracción menos grave en el número 20 del artículo 198 del texto legal vigente, y se refiere a obstruir la visual de un conductor para mirar hacia atrás, situación que resulta muy difícil de fiscalizar, por lo que se propone sancionar como infracción menos grave.

En relación con esta materia el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, recordó que anteriormente se prohibía a los buses, tanto urbanos como interurbanos, tapar la

luneta trasera; sin embargo, con la tecnología desarrollada en materia de vidrios que mejoran la visibilidad es posible explotar comercialmente la parte posterior de los buses.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

25.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A.”.

Esta infracción menos grave fue introducida como tal a consecuencia de la aplicación del número 14 del artículo 199 de la ley N° 19.925.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

Al igual que respecto del artículo 198, luego de haberse aprobado esta indicación sustitutiva, se reordenó este artículo, de acuerdo a los numerales de la ley vigente, ya que en opinión del Ejecutivo, su proposición de indicación fue meramente enunciativa.

El texto aprobado es del siguiente tenor:

“Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 8, 33 y 43 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;

2.- Infringir las normas del artículo 119;

3.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 18 del artículo anterior;

4.- Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia;

5.- No hacer las señales debidas antes de virar;

6.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141;

7.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;

8.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79;

9.- Eliminado.

10.- Eliminado.

11.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;

12.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;

13.- Eliminado.

14.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A.

15.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;

16.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;

17.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;

18.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones;

19.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

20.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;

21.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;

22.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122;

23.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;

24.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial;

25.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;

26.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159 o estacionar en un paso para peatones, y

27.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.”.

Se previene que algunos numerales fueron eliminados ya sea porque pasaron a ser infracciones graves o porque se consideró que eran de menor gravedad y, en consecuencia, se contemplan como infracciones leves, en el artículo 200.

- Recordamos que este texto, fue aprobado, en la forma que se reordenó, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça, como se señaló en su oportunidad.

- En votación este numeral, fue aprobado, en la forma señalada, con la misma votación anterior.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 200 y 200 bis, que esta Comisión consultó como N°s 84 y 85, nuevos, a continuación del N° 46.

N° 84, nuevo

## Artículo 200

El artículo 200 dispone que serán infracciones o contravenciones leves todas las demás transgresiones de la presente ley que no estén indicadas en la enumeración de los tres artículos anteriores.

Asimismo, señala que serán leves las infracciones o contravenciones a las normas dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no comprendidas en el número 19 del artículo anterior.

La indicación N° 80, del Ejecutivo, propone reemplazar la oración “no comprendidas en el número 19 del artículo anterior”, por “ no comprendidas en el artículo 201”.

Esta indicación tiene por finalidad corregir una referencia.

- En votación esta indicación, fue aprobada, sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 84, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 200.

Nº 85, nuevo

Artículo 200 bis

El artículo 200 bis establece que para los efectos de denunciar o de iniciar de cualquier otra forma procesos por infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave exceder hasta en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción gravísima exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 81, para sustituir en los cuatro incisos de este artículo, la referencia “del artículo 150”, por “de los artículos 150 y 151”.

- En votación esta indicación, fue aprobada, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.



- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 85, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 200 bis.

N° 47

Artículo 201

Pasó a ser N° 86.

El número 47 agrega, en el artículo 201 que establece la escala de multas, un inciso final que sanciona con multa de 5 unidades tributarias mensuales, a quien arroje desperdicios desde un vehículo.

El artículo 201 establece que la pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

- 1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, \$37.700.-;
- 2.- Infracciones o contravenciones graves, \$30.900,
- 3.- Infracciones o contravenciones menos graves, \$23.600, y
- 4.- Infracciones o contravenciones leves, \$ 7.900.

El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera

cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

En casos calificados, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción que fuera más grave, cualquiera que sea el número de ellas.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del artículo 54 del decreto supremo N° 294, del Ministerio de Obras Públicas, de 1984.

El Ejecutivo, mediante la indicación N° 82, propuso reemplazar este artículo por otro que sustituye la escala de multas que estaba en pesos a unidades tributarias mensuales, y reemplaza el inciso primero, tercero, cuarto y quinto por otros incisos, que establecen diversas infracciones, principalmente relacionadas con el transporte público, de pasajeros, de escolares y de carga, entre otros.

Posteriormente, retiró esta indicación y la sustituyó por la siguiente:

“Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

1.- Infracciones o contravenciones gravísimas; 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;

2.- Infracciones o contravenciones graves; 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;

3.- Infracciones o contravenciones menos graves; 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y

4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta. Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad, se les aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales, respectivamente.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se le aplicará la multa que corresponda a la infracción que fuera de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.”.

En discusión esta indicación, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que diversas modificaciones introducidas a la Ley de Tránsito tienen por finalidad insertar la figura del conductor reincidente de infracciones graves y gravísimas, que generan situaciones de alto riesgo y aplicar sanciones más severas. Por otro lado, la modificación al artículo 201 pretende actualizar la moneda en que se pagan las multas y transformarla en una forma de medición permanente, manteniendo valores similares a los establecidos en moneda nacional.

Para los infractores reincidentes se ha considerado mantener el orden de magnitud actual de las sanciones graves y gravísimas, y cuando hay reincidencia por segunda vez, aplicar una sanción equivalente al doble y cuando es por tercera vez, sancionar por el triple.

Las infracciones menos graves no se consideran para los efectos de la reincidencia puesto que no existe un registro de las mismas.

Enseguida, el Presidente de la Comisión Honorable Senador señor Novoa señaló que en el segundo informe se debería revisar el accionar de los inspectores municipales y establecer en forma taxativa las infracciones que pueden fiscalizar, para evitar abusos que se producen con ocasión de estas fiscalizaciones y que tienden a incrementar los recursos municipales.

El accionar de los inspectores municipales en muchas ocasiones genera problemas porque carecen de la formación profesional para este cometido, a diferencia de lo que sucede con Carabineros de Chile que es la autoridad establecida y que se rige por determinados parámetros.

En lo relativo al transporte de carga peligrosa que no cumple con las normas legales, el Subsecretario de Transportes explicó que uno de los factores de mayor riesgo se produce porque los controles son siempre menores a los necesarios y al establecer sanciones muy bajas se corre el riesgo que se paguen las infracciones y se cometa igualmente la falta. En consecuencia, esta norma tiene un carácter preventivo y pretende sancionar los incumplimientos con una multa alta.

Respecto del inciso que regula la situación que se produce cuando una persona en un mismo hecho fuera responsable de dos o más infracciones, en cuyo caso se aplicará la multa que corresponda a la infracción que fuera de mayor grado, cualquiera sea el número de ellas, se le ha agregado la frase: “sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.”.

Para la definición de las infracciones y el establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.

Tales disposiciones se encuentran en la ley vigente, y no se modifica.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, pasando a ser N° 86, del artículo 1° con la misma votación anterior.

N° 48

Artículo 205

Pasó a ser N° 87.

El número 48 modifica el artículo 205, agregándole que los gallardetes, banderines y otros elementos que se usen en contravención a esta ley y los taxímetros que se usen adulterados caerán en comiso y serán destruidos.

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación:

83) Reemplázase el artículo 205, por el siguiente:

“Artículo 205.- Los distintivos y dispositivos que se utilicen en contravención a la ley o los reglamentos y los taxímetros que se usen adulterados, caerán en comiso y serán destruidos.”.

En discusión esta norma, el señor Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que los taxímetros se destruirán porque tienen una serie de sellos que aseguran su adecuado funcionamiento y que la mecánica del mismo no se altere y, si éstos se encuentran adulterados, sería imposible hacerlos funcionar nuevamente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, pasando a ser N° 87, del artículo 1° con la misma votación anterior.

Nº 49

Artículo 208

Pasó a ser Nº 88.

El número 49 elimina el inciso final del artículo 208 que establece que los plazos de suspensión de las licencias se contarán desde que se cometieron las infracciones.

El Ejecutivo formuló la indicación Nº 84, en el mismo sentido, la que retiró.

En discusión este número, se acotó que los plazos se contarán desde que las sentencias se encuentran ejecutoriadas.

Se hizo presente que este artículo deberá modificarse a la luz de la nueva Ley de Alcoholes.

- En votación este numeral, fue aprobado, en la misma forma que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

-----

Artículo 209



El artículo 209 establece que sin perjuicio de las multas que sean procedentes, el Juez decretará la cancelación de la licencia de conducir del infractor, en los siguientes casos:

a) ser responsable por tres veces dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces en el lapso de los 48 meses anteriores, de conducir un vehículo bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas o de alcohol, sin estar ebrio;

b) ser reincidente, dentro de los últimos sesenta meses, en cuasidelito de homicidio o de lesiones con alguno de los resultados señalados en el número 1º del artículo 397 del Código Penal o por conducir vehículos motorizados o a tracción animal en estado de ebriedad o con pérdida notoria de conciencia debido al consumo de estupefacientes o sustancias sicotrópicas;

c) ser responsable, durante los últimos doce meses, de tres o más infracciones o contravenciones gravísimas;

d) haber sido condenado con la suspensión de la licencia de conducir por tres veces dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces dentro de los últimos veinticuatro meses.

El infractor, transcurridos dos años desde la fecha de cancelación de su licencia de conducir, podrá solicitar una nueva al Departamento de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad de su domicilio, de acuerdo a las normas establecidas en el

Título I de esta ley, salvo que la sentencia condenatoria haya impuesto una pena superior, en cuyo caso regirá ésta.

Las multas expresadas en pesos a que se refiere esta ley se reajustarán anualmente en el mismo porcentaje de alza que experimente el Índice de Precios al Consumidor que fija el Instituto Nacional de Estadísticas, aproximando su monto a la centena.

El Ministerio de Justicia, durante el mes de enero de cada año, y sobre la base de lo señalado en el inciso anterior, determinará el monto que alcanzarán los valores de las multas de esta ley, los que regirán a contar del 1º de marzo de ese año y hasta el último día de febrero del siguiente.

Esta disposición no fue objeto de indicaciones ni considerada entre los numerales que sugiere modificar la Honorable Cámara de Diputados. Sin embargo, vuestra Comisión hizo presente que esta norma es extrema, por lo que se ha considerado pertinente modificarla, en el segundo informe, para adecuarla a las normas que se han aprobado.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 209 bis, que ésta consultó como N° 89, nuevo, a continuación del N° 49 (artículo 208).

Nº 89, nuevo

Artículo 209 bis

El artículo 209 bis dispone que el que haya sido sancionado con la cancelación de su licencia de conductor y que, no obstante ello, sea sorprendido conduciendo un vehículo, será castigado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de hasta \$252.500.

Si el conductor hubiese sido sancionado con la suspensión de su licencia y es sorprendido conduciendo un vehículo durante la vigencia de la sanción impuesta será castigado con prisión en su grado máximo y multa de hasta \$126.800.

El Ejecutivo, formuló la siguiente indicación:

85) En el artículo 209 bis:

a) Reemplázase, en el inciso primero, el monto de la multa expresado en pesos, por “15 unidades tributarias mensuales”.

b) Reemplázase, en el inciso segundo, el monto de la multa expresado en pesos, por “10 unidades tributarias mensuales”.

En discusión esta indicación, se señaló que se trata de ajustes monetarios.

El Honorable Senador señor Lavandero propuso estudiar la posibilidad de establecer la obligatoriedad de hacer un curso en una Escuela de Conductores para aquellos conductores reincidentes, especialmente los de la locomoción colectiva, que en algunos casos manejan en forma irresponsable.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, pasando a ser N° 89, del artículo 1° con la misma votación anterior.

-----

N° 50

Pasó a ser N° 90.

El número 50 intercala, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, “De los vehículos considerados como antiguos o históricos”, conformado por los artículos 220 a 224, nuevos, pasando los actuales artículos 220 y 221 a ser artículos 225 y 226, respectivamente.

El nuevo artículo 220 señala que los vehículos de 50 o más años de antigüedad serán considerados antiguos o históricos.

El artículo 221 señala que dichos vehículos sólo deberán cumplir con las características mecánicas y técnicas originales del vehículo.

El artículo 222, entrega a una institución privada, sin fines de lucro, que tenga entre sus objetivos fomentar la conservación de vehículos de colección, su reconocimiento como tales.

El artículo 223 faculta a dicha institución para darles el reconocimiento de históricos a vehículos que tengan menos de 50 años de antigüedad que por su singular interés deban ser así considerados.

Finalmente, el artículo 224 regula el certificado de revisión técnica de estos vehículos que será otorgado por la institución antes señalada.

El Ejecutivo, formuló la siguiente indicación:

86) Intercálase, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, “De los vehículos considerados como antiguos o históricos”, conformado por los artículos 220, 221 y 222, nuevos:

## “TÍTULO XIX

### DE LOS VEHÍCULOS CONSIDERADOS COMO ANTIGUOS O HISTÓRICOS

Artículo 220.- Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos a todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga dentro de sus objetivos fomentar la conservación de vehículos antiguos o históricos, podrá ser designada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para, previa inspección, informar sobre la procedencia de otorgar el reconocimiento a que alude el artículo anterior.

Artículo 222.- Los vehículos motorizados antiguos o históricos deberán cumplir las normas especiales de emisión y estarán afectos a las restricciones de circulación que determine el reglamento. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgará un certificado de revisión técnica y un distintivo especial, sin los cuales no podrán transitar.".

En discusión estas normas, se dejó constancia que ellas tienen por finalidad eximir del cumplimiento de ciertas exigencias a estos vehículos, considerados como antiguos o históricos, para que puedan circular.

- En votación la indicación del Ejecutivo, el artículo 221, fue aprobado por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por la afirmativa los señores Lavandero y Prokuriça y, votó en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- Los artículos 220 y 222 fueron aprobados sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

-----

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que agrega los artículos 10 y 11 transitorios, nuevos, que esta Comisión consultó como N° 91, nuevo.

N° 91, nuevo

Artículos 10 y 11 transitorios

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación:

87) Agréganse los siguientes artículos 10 y 11 transitorios, nuevos:

“Artículo 10.- Las disposiciones contenidas en los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69,70,74,75,76, 77 y 84 de la ley N° 18.290 mantendrán su vigencia hasta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte los reglamentos respectivos.

Artículo 11.- La sustitución dispuesta respecto del inciso segundo del artículo 103 de esta ley, entrará en vigencia luego de un año de su publicación.”.

En discusión estos artículos, se señaló que el artículo 10 se refiere a aproximadamente 12 materias que deberán ser reguladas a través de un reglamento, y el artículo 11, a la entrada en vigencia del inciso segundo del artículo 103.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 91, nuevo, en el artículo 1° del proyecto.

-----



## ARTÍCULO 2º

El artículo 2º del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados deroga el artículo 1º de la ley N° 13.937, que establece que los propietarios de los inmuebles o sitios eriazos que hagan esquina dentro de los límites urbanos de su comuna deberán mantener los letreros sobre señalización de tránsito.

- En votación este artículo, fue aprobado, en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça, sin mayor debate.

## ARTÍCULO 3º

El artículo 3º del proyecto de ley en estudio modifica el artículo 492 del Código Penal, relativo a la responsabilidad de los conductores por los accidentes que ocurran en las esquinas.

“Artículo 492.- Las penas del artículo 490 se impondrán también al que, con infracción de los reglamentos y por mera imprudencia o negligencia, ejecutara un hecho o incurriera en una omisión que, a mediar malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas.

A los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a tracción mecánica o animal, se los sancionará, además de las penas indicadas en el artículo 490, con la suspensión del carné, permiso o autorización que los habilite para conducir vehículos, por un período de uno a dos años, si el hecho de mediar malicia constituyera un crimen, y de seis meses a un año, si constituyera simple delito. En caso de reincidencia, podrá condenarse al conductor a inhabilidad perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal, cancelándose el carné, permiso o autorización.””.

- En votación, este artículo fue aprobado, en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça, sin mayor debate.

-----

#### MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo recién expuesto, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados:

#### ARTÍCULO 1º

Nº 1

Artículo 2º

letra a)

- - - En la letra a) de este numeral suprimir las siguientes definiciones: “Bicicleta o triciclo”; “Pista no bus” y “Pista sólo bus”.

- - - En esta misma letra a), agregar las siguientes definiciones:

“Cruce de ferrocarriles: intersección de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes;”.

“Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;”.

“Vía exclusiva: calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;”.

letra b)

- - - Reemplazar su letra b), por la siguiente:

“b) Reemplázanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

“Esquina: el vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde convergentes, según sea el caso;”.

“Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, antes de una intersección o un paso para peatones, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se entiende que está:

- en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de un metro antes de éstos, y
- en otros cruces, justo antes de la intersección;”.

“Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;”.

“Señal de tránsito: los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, instalados por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito;”.

letra c)

- - - Sustituir su letra c), por la siguiente:

“c) Reemplázase en la definición de “Guarda-Cruzada”, la frase “Funcionario a cargo” por “encargado”.

Nº 2

Artículo 4º

- - - Reemplazar el Nº 2, por el siguiente:

“2) En el artículo 4º, inciso primero, sustitúyese la frase final “al Juzgado del Trabajo correspondiente.”, por “a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.”.

- - - - -

- - - Consultar, a continuación del Nº 2, como números 3 a 11, los siguientes números nuevos:

3) En el artículo 11, reemplázase la palabra “domicilio” por “residencia”.

4) En el artículo 12, introdúcense las siguientes modificaciones en la Licencia No Profesional, Clase B:

a) Reemplázase la palabra “cuatro” que figura entre la conjunción “o” y la palabra “ruedas” por la palabra “más”;

b) Intercálase entre la coma (,) que sigue a la palabra “asientos” y la conjunción “o”, la frase “excluido el del conductor,” y

c) Sustitúyese la palabra “total”, que figura entre las palabras “peso” y “no”, por el vocablo “combinado”.

5) En el artículo 13:

a) Reemplázanse, en el número 2, la coma (,) final y la conjunción “y” que la sigue, por punto y coma (;)

b) Reemplázase en el número 3, el punto final (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Intercálase en la “LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B”, en el segundo párrafo del número 1, entre la palabra “persona” y la expresión “que sea poseedora” la oración “en condiciones de sustituirlo en la conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 115”, y derógase su oración final.

6) En el artículo 14 bis, reemplázase el inciso quinto, por el siguiente:

“A los residentes en Chile que estén en posesión de licencias extranjeras, se les podrá otorgar la que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad requerida en la Clase correspondiente y cumplan con los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate.”.

7) En el artículo 15, intercálase, en el inciso primero, entre la palabra “sufrido” y la expresión “por las siguientes causas”, la frase “en los 5 años anteriores,”.

8) Reemplázase el artículo 18, por el siguiente:

“Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C o de una licencia especial, deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21.

El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El titular de una licencia Clase A-1 o A-2, obtenidas antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos.”.

9) En el artículo 19:

a) Derógase el inciso primero.

b) Elimínanse, en el inciso segundo, la frase “En todo caso” y la coma (,) que le sigue, iniciándose el inciso con las palabras “El juez de policía...”; y reemplázase la palabra “inciso” por “artículo”.

10) En el artículo 21, reemplázase en el inciso final la referencia “artículos 18 y 19,” por “incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 18”.

11) En el artículo 26, sustitúyese, la palabra “conducir” por “conductor”.

-----

Nº 3

Artículo 34

- - - Pasó a ser Nº 12, sin enmiendas.

Nº 4

Artículo 35



- - - Pasó a ser N° 13, reemplazado por el siguiente:

“13) En el artículo 35, reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

“Podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias, arrendamientos con opción de compra y cualquier otro título que otorgue la tenencia material del vehículo, inscripción que no es requisito para la validez del acto. En tanto no se efectúe esta anotación, dichos actos no serán oponibles frente a terceros.”.

-----

Consultar a continuación del N° 4, que pasó a ser N° 13, como números 14 (artículo 36), 15 (artículo 55) y 16 (artículo 58), los siguientes nuevos:

“14) En el artículo 36, agrégase el siguiente inciso final:

“Para efectos de lo establecido en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas, deberán individualizar en la inscripción a su representante, el que se entenderá válidamente habilitado para ser notificado en su nombre, quien mantendrá tal calidad para todos los efectos legales, mientras la inscripción no sea modificada.”.

15) En el artículo 55, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento.”.

16) En el artículo 58, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Todo vehículo que transporte carga de terceros debe justificarla con la carta de porte a que se refiere el artículo 174° del Código de Comercio. La infracción a lo dispuesto en este inciso, será sancionada con multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales, quedando obligados solidariamente a su pago el conductor infractor, el porteador y el cargador.”.

-----

Nº 5

Artículo 62

- - - Pasó a ser Nº 17, sustituido por el siguiente:

“17) En el artículo 62, incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad.”.

-----

Consultar, a continuación del N° 5 (artículo 62), que pasó a ser N° 17, el siguiente N° 18 (artículo 64), nuevo:

“18) Reemplázase el artículo 64, por el siguiente:

“Artículo 64.- Los vehículos deberán contar con el o los sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes que determine el reglamento.”.

-----

N° 6

Artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77

- - - Pasó a ser N° 19, reemplazado por el siguiente:

“19) Deróganse los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77.”

N° 7

Artículo 71

- - - Pasó a ser N° 20, sin enmiendas.

-----

Consultar, a continuación del N° 7, que pasó a ser N° 20, como números 21 (artículo 72) y 22 (artículo 78), los siguientes, nuevos:

“21) Reemplázase el artículo 72, por el siguiente:

“Artículo 72.- Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.

Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas.”.

22) En el artículo 78, elimínanse, en el inciso tercero, la frase “indicados en el artículo anterior” y la coma (,) que le sigue.”.

-----

N° 8

Artículo 79

- - - Pasó a ser N° 23, reemplazado por el siguiente:

“23) Modifícase el artículo 79, en la forma siguiente:

a) Reemplázase el número 7, por el siguiente:

“7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;”.

b) En el número 10, elimínase la oración “Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos.”, y

c) Agréganse, a continuación del número 10, los siguientes incisos:

“El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de ocho años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.”.

Nº 9

Artículo 80

- - - Pasó a ser Nº 24, sustituido por el siguiente:

“24) Reemplázase el artículo 80, por el siguiente:

“Artículo 80.- Se prohíbe el transporte de animales domésticos en los asientos delanteros de los vehículos. Cuando éstos sean transportados en la parte trasera de camionetas u otros vehículos abiertos, deberán ir suficientemente asegurados con arneses especiales.”.

-----

Nº 10

Artículo 81

- - - Pasó a ser N° 25, sin enmiendas.

N° 11

Artículo 82

- - - Suprimirlo.

-----

Consultar, a continuación del N° 10, que pasó a ser N° 25, como N°s. 26 (artículo 84), 27 (artículo 85), 28 (artículo 91) y 29 (artículo 92), los siguientes, nuevos:

“26) Reemplázase el artículo 84, por el siguiente:

“Artículo 84.- Todo conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar un casco protector y utilizar la vestimenta, implementos e indumentaria en la forma y bajo las condiciones y requisitos que se determinen en los reglamentos emanados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

27) En el artículo 85, reemplázase la frase “de seguridad” por la oración “que permitan mantener el control del vehículo y proporcionen seguridad a los ocupantes”.

28) En el artículo 91, reemplázase el número 4, por el siguiente:

“4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo;

Exceptúanse de esta prohibición, los perros de asistencia que acompañen a pasajeros con discapacidad.”.

29) Reemplázase el artículo 92, por el siguiente:

“Artículo 92.- Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar.”.

-----

Nº 12

Artículo 93

- - - Pasó a ser Nº 30, sin enmiendas.

-----



Consultar, a continuación del N° 12, que pasó a ser N° 30, como N° 31 (artículo 94), el siguiente, nuevo:

“31) En el artículo 94, reemplázase su inciso tercero, por el siguiente:

“Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.”.

N° 13

Artículo 98

- - - Suprimirlo.

N° 14

Artículo 99

- - - Eliminarlo.

-----

Consultar, a continuación del N° 31 (artículo 94) nuevo, como N° 32 (artículo 100) el siguiente, nuevo:

“32) Reemplázase el artículo 100, por el siguiente:

“Artículo 100.- La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a las normas técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades, salvo respecto de las vías sujetas al cuidado del Ministerio de Obras Públicas.”.

-----

Nº 15

Artículo 101

- - - Pasó a ser Nº 33, reemplazado por el siguiente:

“33) Agrégase, al artículo 101, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“La instalación de señalización o barreras sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada.”.

-----

Consultar, a continuación del N° 15 (artículo 101), que pasó a ser N° 33, como N° 34 (artículo 102), el siguiente, nuevo:

“34) En el artículo 102:

a) Reemplázase en el inciso primero, la frase “de peligro” por la palabra “correspondiente” y agrégase a continuación de las palabras “los trabajos”, la oración “todo conforme al Manual de Señalización de Tránsito”, sustituyéndose el punto (.) por una coma (,).

b) Reemplázanse en el inciso cuarto, las cifras “\$ 252.500 a \$ 505.100” por “8 a 16 unidades tributarias mensuales”.

-----

N° 16

Artículo 103

- - - Pasó a ser N° 35, sustituido por el siguiente:

“35) En el artículo 103:

a) Sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

“Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejones o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones.”.

b) Suprímese, en el inciso tercero, la palabra “comercial”.

-----

Consultar, a continuación del N° 16 (artículo 103), que pasó a ser N° 35, como N° 36 (artículo 104), el siguiente, nuevo:

“36) En el artículo 104, sustitúyese el nombre “La Dirección de Vialidad” por “El Ministerio de Obras Públicas”.

-----

Nº 17

Artículo 105

- - - Pasó a ser Nº 37, con la sola modificación de intercalar entre la coma (,) que sigue a la palabra “tribunal” y el verbo “deberá”, la frase: “de oficio o a petición de parte,”.

Nº 18

Artículo 108

- - - Pasó a ser Nº 38, sustituido por el siguiente:

“38) En el artículo 108, intercálase entre las palabras “Los conductores” y el verbo “deberán”, entre comas (,) la frase “, salvo señalización en contrario,”.

Nº 19

Artículo 109

- - - Pasó a ser Nº 39, reemplazándose el texto del artículo 109, por el siguiente:

“Artículo 109.- En los caminos y calles que crucen a nivel una vía férrea, las empresas de ferrocarriles y el Ministerio de Obras Públicas o la Municipalidad respectiva, en su caso, deberán colocar y mantener la señalización que determine el reglamento.”.

Nº 20

Artículo 110

- - - Pasó a ser Nº 40, reemplazándose el texto del artículo 110, por el siguiente:

“Artículo 110.- Las indicaciones de los semáforos serán:

1.- Luces no intermitentes:

a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten la luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente.

Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente la luz verde, sólo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución.

Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

## 2.- Luces intermitentes:

a) Una luz roja intermitente indica "CEDA EL PASO".

b) Dos luces rojas intermitentes en forma alternada, significan que los vehículos que las enfrenten no deben sobrepasar la línea de detención o, si no la hubiera, la vertical de la señal. Estas luces sólo podrán instalarse en cruces ferroviarios a nivel y para dar preferencia de paso a vehículos de bomberos o ambulancias que se incorporan a la vía.

c) Luz amarilla intermitente, advierte peligro.

### 3.- Indicaciones de flecha verde:

La luz verde de un semáforo que contenga una flecha iluminada, significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección indicada por ésta.

Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

La señal del semáforo que comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse ésta o éstas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en él o los sentidos indicados por la o las flechas.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrita en la letra b) del punto 1.

### 4.- Indicaciones para vehículos de transporte público:

Tratándose de pistas segregadas destinadas exclusiva y permanentemente a la circulación de vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, los semáforos podrán ser diferentes y en ellos se podrá reemplazar el color verde por el blanco.



5.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

a) La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no esté demarcado.

b) La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.

c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada terminar de atravesarla.”.

Nº 21

Artículo 111

- - - Pasó a ser Nº 41, sustituyéndose el texto del artículo 111, por el siguiente:

“Artículo 111.- Las luces rojas o verdes instaladas sobre el centro de una o más pistas de circulación, indicarán prohibición de hacer uso de la pista sobre la cual aquéllas se encuentren, o, autorización para usarlas, respectivamente.”.

-----

Contemplar, a continuación del N° 21 (artículo 111), que pasó a ser N° 41, el siguiente numeral 42 (artículo 112), nuevo:

“42) Reemplázase el artículo 112, por el siguiente:

“Artículo 112.- Las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.”.

-----

N° 22

Artículo 114

- - - Pasó a ser N° 43 (artículo 114), sin enmiendas.

-----

Consultar, a continuación del N° 22 (artículo 114), que pasó a ser N° 43, los siguientes números 44 (artículo 116), 45 (artículo 120), 46 (artículo 123), 47 (artículo 124), 48 (artículo 127), 49 (artículo 133), 50 (artículo 138), 51 (artículo 139) y 52 (artículo 142), nuevos:

“44) Derógase el artículo 116.”

“45) En el artículo 120:

a) Intercálase, en su N° 1, entre la palabra “adelante” y la preposición “a”, las palabras “o sobrepase”.

b) Sustitúyase, en su N° 2, el punto y coma (;) final por “, y”.

c) Elimínase su N° 3.

d) Su N° 4, pasó a ser N° 3.

“46) En el artículo 123, reemplázanse las palabras “demarcada o imaginaria” por “demarcado o imaginario”.

“47) Reemplázase el artículo 124, por el siguiente:

“Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro, deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar.

El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra.”.

“48) Reemplázase el artículo 127, por el siguiente:

“Artículo 127.- Ningún vehículo podrá adelantar o sobrepasar a otro en un paso de peatones ni en un cruce, salvo que éstos se encuentren regulados.”.

“49) Reemplázase el artículo 133, por el siguiente:

“Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas.”.

“50) En el inciso primero del artículo 138, reemplázase la frase “cruces o pasos reglamentarios” por la palabra “pasos”.

“51) En el número 3, del artículo 139, intercálase, antes de la coma (,) que precede a la conjunción “y”, la frase “e ingresar a la pista más próxima a su viraje”.

“52) Agrégase, al artículo 142, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente.”.

-----

Nº 23

Artículo 144

- - - Pasó a ser Nº 53, con la sola enmienda de intercalar, en el inciso tercero del artículo 144 que se agrega, entre la coma (,) que sigue a la palabra “intermitente” y el vocablo “deberá”, la siguiente frase: “en los lugares habilitados para ello,”.

Nº 24

Artículo 149

- - - Pasó a ser Nº 54, sin enmiendas.

Nº 25

Artículo 150

- - - Suprimirlo.

Nº 26

Artículo 151

- - - Pasó a ser Nº 55, sustituido, por el siguiente.

“55) En el artículo 151, introdúcense las siguientes modificaciones:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras “velocidades” y “máximas” la expresión “mínimas o”, y

b) Agrégase, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora.”.

-----

Consultar, a continuación del N° 26 (artículo 151), que ha pasado a ser N° 55, el siguiente número nuevo:

“56) En el artículo 152, introdúcense las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyense, en el inciso segundo, la conjunción “y” que figura entre la palabra “Vialidad” y el artículo “las”, por la conjunción “o”, y

b) Suprímese, en este mismo inciso, la frase “de oficio o a petición de Carabineros de Chile,”.

-----

N° 27

Artículo 154

- - - Suprimirlo.

-----

Consultar, a continuación del N° 56 (artículo 152), el siguiente número nuevo:

“57) Agrégase en el artículo 157, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Se prohíbe al conductor abrir las puertas del vehículo antes de su completa detención, mantenerlas abiertas y descender o permitir el descenso, sin asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro.”.

-----

Nºs 28, 29 y 30

Artículos 158, 160 y 161

- - - Pasaron a ser Nºs. 58, 59 y 60, respectivamente, sin enmiendas.

-----

Consultar, a continuación del Nº 30 (artículo 161), que ha pasado a ser Nº 60, el siguiente número 61 (artículo 162), nuevo:

“61) En el artículo 162, introdúcese, las siguientes enmiendas:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras “estacionamiento” y “durante”, la frase “o luces de emergencia”, y

b) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:



“Los conductores de vehículos estacionados accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, deberán advertir el hecho mediante los dispositivos para casos de emergencia que determine el reglamento.”.

-----

Nº 31

Artículo 164

- - - Pasó a ser Nº 62, reemplazado por el siguiente:

“62) En el artículo 164, introdúcese, las siguientes enmiendas:

a) Elimínase, en el inciso primero, la frase “y previo informe de Carabineros”.

b) Agrégase, en el inciso primero, a continuación del punto final, la siguiente oración:

“En vías de red vial básica, la autorización se registrá por el reglamento que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Nº 32

Artículo 167

- - - Pasó a ser Nº 63, reemplazado por el siguiente:

“63) En el artículo 167:

a) Agrégase al N° 3, a continuación del punto y coma (;) que pasa a ser coma (,), la siguiente oración: “ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;”

b) Reemplázase el N° 4, por el siguiente:

“4.- Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel. Si éstos no existieran en la cercanía, cuando no se aproximen vehículos y puedan cruzar con seguridad;”.

c) Derógase el N° 5.

d) Intercálase en el último párrafo del número 7, entre la frase “En todo caso” y la palabra “tendrán”, la frase “en los pasos para peatones”.

e) Sustitúyese el número 9, por el siguiente:

“9.- No podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento;”.

N° 33

Artículo 169

- - - Pasó a ser N° 64, con la sola enmienda de reemplazar el inciso tercero, nuevo, que se agrega, por el siguiente:

“En el caso de las actividades que se desarrollen en las vías de la red vial básica, la autorización deberá concederse por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en el caso de aquellas que se efectúen en caminos públicos, por el Ministerio de Obras Públicas.”.

N° 34

Artículo 172

- - - Pasó a ser N° 65, sustituido por el siguiente:

“65) En el artículo 172:

a) Sustitúyese, en el número 7, la frase “los artículos” por “el artículo” y elimínase la referencia “y 149”.

b) Derógase el número 18.

-----

Consultar, a continuación del N° 34 (artículo 172), que ha pasado a ser N° 65, el siguiente, nuevo:

“66) Agrégase en el artículo 173, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“El conductor que incurra en alguna de las conductas descritas en este artículo, será sancionado además, con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año.”.

-----

N° 35

Artículo 174

- - - Pasó a ser N° 67, reemplazado por el siguiente:

“67) En el artículo 174:

a) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

“El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente.”.

b) Agrégase el siguiente inciso final:

“La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado.”.

-----

Consultar, a continuación del N° 35 (artículo 174), que pasó a ser N° 67, los siguientes números 68 (artículo 178) y 69 (artículo 179), nuevos:

“68) Reemplázase el artículo 178, por el siguiente:

“Artículo 178.- Toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito de las vías públicas, deberá darse a conocer por la Municipalidad correspondiente por medio de avisos, que se difundirán por tres días, a lo menos, en el diario, periódico, radios, u otros medios de comunicación social, de mayor circulación o sintonía en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir una vez efectuada la difusión indicada e instaladas las señalizaciones oficiales.”.

“69) Intercálase, en el inciso primero del artículo 179, entre las palabras “retirados por” y el artículo “los”, las palabras “orden de”.

“70) En el artículo 180, reemplázase en el inciso primero la palabra “Carabineros” por la frase “por orden de Carabineros, a costa de su dueño,”.

-----

Nº 36

Artículo 181

- - - Pasó a ser Nº 71, reemplazado por el siguiente:

“71) En el artículo 181:

a) Reemplázanse, en el inciso tercero, las palabras “peatón o pasajero” por “peatón, pasajero o ciclista”.

b) Derógase el inciso cuarto.

Nº 37

Artículo 183

- - - Pasó a ser N° 72, con la sola enmienda de agregar al inciso segundo que se añade a este artículo, la siguiente oración final, sustituyendo el punto (.) por una coma (,): “, en cuyo caso se aplicará la sanción del inciso final del artículo 173.”.

N° 38

Artículo 186

- - - Pasó a ser N° 73, reemplazado por el siguiente:

“73) En el artículo 186, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Las constancias relativas a accidentes de tránsito serán siempre públicas. Las denuncias e informes técnicos serán públicos en el Tribunal.”.

N° 39

Artículo 187

- - - Pasó a ser N° 74, sustituido por el siguiente:

“74) Reemplázase, en el inciso segundo del artículo 187, la primera oración que dice:  
“El dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara a un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente, deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo en los formularios y

con las indicaciones que señale el reglamento.”, por la siguiente: “Igual obligación recaerá en el dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que haya participado en un accidente, quien deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.”.

-----

Consultar a continuación del N° 39 (artículo 187), que pasó a ser N° 74, como N° 75 (artículo 189), el siguiente nuevo:

“75) En el artículo 189, reemplázanse en el inciso segundo, las palabras “Comisaría o Retén respectivo” por “Unidad Policial respectiva”.

-----

N° 40

Artículo 191

- - - Pasó a ser N° 76, sustituido por el siguiente:

“76) “En el artículo 191, intercálase, entre la conjunción “o” y la palabra “concurrirá”, la oración “en su cédula de identidad. En su defecto,”.



Nº 41

Artículo 196 A bis

- - - Pasó a ser Nº 77.

- - - Intercalar como letra b), nueva, la siguiente:

“b) Reemplázase la letra e), por la siguiente:

“e) Conduzca un vehículo con placa patente intencionalmente ocultada o alterada, o utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo;”.”.

- - - Las letras b), c), d) y e), han pasado a ser letras c), d), e) y f), respectivamente, sin enmiendas.

Nº 42

Artículo 196 B

- - - Pasó a ser Nº 78, reemplazado por el siguiente:

“78) En el artículo 196 B, introdúcense las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyese la denominación del artículo 196 B por “Artículo 196 C”.

b) Reemplázase en el inciso primero, la referencia a los números “11, 13 y 17” por “8, 10 y 14” y suprímase la mención al N° 3, del artículo 197.

-----

Consultar, a continuación del N° 42 (artículo 196 B) que pasó a ser N° 78, como N°s 79 (artículo 196 D) y 79 bis (artículo 196 E), los siguientes nuevos:

“79) En el artículo 196 D, reemplázanse en el inciso segundo, las cifras “ 29.900 a \$ 119.500” por “5 a 10 unidades tributarias mensuales”.

“79 bis) En el artículo 196 E, inciso cuarto, reemplázase la referencia al “artículo 196 B” por “artículo 196 C”.

-----

N° 43

De las infracciones o contravenciones

- - - Pasó a ser N° 80, sin enmiendas.

N° 44

Artículo 197

- - - Pasó a ser N° 81, sustituido por el siguiente:

“81) Reemplázase el artículo 197, por el siguiente:

“Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Eliminado;

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE";

3.- Derogado;

4.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D;

5.- Eliminado, y

6.- Eliminado.”.

N° 45

Artículo 198

- - - Pasó a ser N° 82, sustituido por el siguiente:

“82) Reemplázase el artículo 198, por el siguiente:

“Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;

2.- Eliminado;

3.- Eliminado;

4.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;

5.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;

6.- Eliminado;

7.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero;

8.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;

9.- Eliminado;

10.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121;

11.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;

12.- Eliminado;

13.- Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;

14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;

15.- Eliminado;

16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;

17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;

18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;

19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;

20.- Eliminado;

21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;

22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;

23.- Eliminado;

24.- Eliminado;

25.- Eliminado;

26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;

27.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;

28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;

29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;

30.- Eliminado;

31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;

32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;

33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;

34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;

35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;

36.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de “manos libres”, cuyas características serán determinadas por reglamento;

37.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;

38.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en el artículo 120 y 129;

39.- Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;

40.- Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;

41.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;

42.- Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento, y

43.- Detenerse tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados.”.



Nº 46

Artículo 199

- - - Pasó a ser Nº 83, reemplazado por el siguiente:

“83) Reemplázase el artículo 199, por el siguiente:

“Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 8, 33 y 43 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;

2.- Infringir las normas del artículo 119;

3.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 18 del artículo anterior;

4.- Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia;

5.- No hacer las señales debidas antes de virar;

6.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141;

7.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;

8.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79;

9.- Eliminado.

10.- Eliminado.

11.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;

12.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;

13.- Eliminado.

14.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A.

15.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;

16.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;

17.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;

18.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones;

19.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

20.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;

21.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;

22.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122;

23.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;

24.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifican, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial;

25.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;

26.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159 o estacionar en un paso para peatones, y

27.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.”.

-----

Consultar, a continuación del N° 46 (artículo 199), que pasó a ser N° 83, como N° 84 (artículo 200) y N° 85 (artículo 200 bis), los siguientes nuevos:

“84) En el artículo 200, reemplázase en el inciso segundo, la frase “no comprendidas en el número 19 del artículo anterior” por “no comprendidas en el artículo 201”.

85) En el artículo 200 bis, sustitúyese en los cuatro incisos, la referencia “del artículo 150” por “de los artículos 150 y 151”.

-----

Nº 47

Artículo 201

- - - Pasó a ser Nº 86, sustituido por el siguiente:

“86).- Reemplázase el artículo 201, por el siguiente:

“Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

- 1.- Infracciones o contravenciones gravísimas; 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;
- 2.- Infracciones o contravenciones graves; 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;
- 3.- Infracciones o contravenciones menos graves; 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y
- 4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta.

Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

El adquirente de un vehículo, que no cumpla con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad, se le aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales, respectivamente.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.”.

Nº 48

Artículo 205

- - - Pasó a ser Nº 87, sustituido por el siguiente:

“87) Reemplázase el artículo 205, por el siguiente:

“Artículo 205.- Los distintivos y dispositivos que se utilicen en contravención a la ley o los reglamentos y los taxímetros que se usen adulterados, caerán en comiso y serán destruidos.”.

Nº 49

Artículo 208

- - - Pasó a ser Nº 88, sin enmiendas.

-----

Consultar, a continuación del Nº 49 (artículo 208), que ha pasado a ser Nº 88, como Nº 89 (artículo 209 bis), el siguiente, nuevo:

“89) En el artículo 209 bis:

a) Reemplázase, en el inciso primero, el monto de la multa expresado en pesos, por “15 unidades tributarias mensuales”.

b) Reemplázase, en el inciso segundo, el monto de la multa expresado en pesos, por “10 unidades tributarias mensuales”.

-----

Nº 50

- - - Pasó a ser Nº 90, reemplazado por el siguiente:

“90) Intercálase, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, “De los vehículos considerados como antiguos o históricos”, conformado por los artículos 220, 221 y 222, nuevos:

“TÍTULO XIX

DE LOS VEHÍCULOS CONSIDERADOS COMO ANTIGUOS O HISTÓRICOS



Artículo 220.- Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga dentro de sus objetivos fomentar la conservación de vehículos antiguos o históricos, podrá ser designada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para, previa inspección, informar sobre la procedencia de otorgar el reconocimiento a que alude el artículo anterior.

Artículo 222.- Los vehículos motorizados antiguos o históricos deberán cumplir las normas especiales de emisión y estarán afectos a las restricciones de circulación que determine el reglamento. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgará un certificado de revisión técnica y un distintivo especial, sin los cuales no podrán transitar.".

-----

Consultar a continuación del N° 50 (artículos 220 a 224), que ha pasado a ser N° 90, como N° 91 (artículos 10 y 11 transitorios, nuevos), el siguiente, nuevo:

“91) Agréganse los siguientes artículos 10 y 11 transitorios, nuevos:

“Artículo 10.- Las disposiciones contenidas en los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69,70,74,75,76, 77 y 84 de la ley N° 18.290 mantendrán su vigencia hasta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte los reglamentos respectivos.

Artículo 11.- La sustitución dispuesta respecto del inciso segundo del artículo 103 de esta ley, entrará en vigencia luego de un año de su publicación.”.

-----

Como consecuencia de las modificaciones propuestas, el texto del proyecto queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la Ley N° 18.290, de Tránsito:

1) En el artículo 2º:

a) Intercálanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

“Ciclovía o ciclopista: espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos;”.

“Cruce de ferrocarriles: intersección de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes;”.

“Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;”.

“Vía exclusiva: calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;”.

b) Reemplázanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

“Esquina: el vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde convergentes, según sea el caso;”.

“Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, antes de una intersección o un paso para peatones, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se entiende que está:

- en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de un metro antes de éstos, y
- en otros cruces, justo antes de la intersección;”.

“Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;”.

“Señal de tránsito: los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, instalados por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito;”.

c) Reemplázase en la definición de “Guarda-Cruzada”, la frase “Funcionario a cargo” por “encargado”.

2) En el artículo 4º, inciso primero, sustitúyese la frase final “al Juzgado del Trabajo correspondiente.”, por “a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.”.

3) En el artículo 11, reemplázase la palabra “domicilio” por “residencia”.

4) En el artículo 12, introdúcense las siguientes modificaciones en la Licencia No Profesional, Clase B:

a) Reemplázase la palabra “cuatro” que figura entre la conjunción “o” y la palabra “ruedas” por la palabra “más”;

b) Intercálase entre la coma (,) que sigue a la palabra “asientos” y la conjunción “o”, la frase “excluido el del conductor;”, y

c) Sustitúyese la palabra “total”, que figura entre las palabras “peso” y “no”, por el vocablo “combinado”.

5) En el artículo 13:

a) Reemplázanse, en el número 2, la coma (,) final y la conjunción “y” que la sigue, por punto y coma (;)

b) Reemplázase en el número 3, el punto final (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Intercálase en la “LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B”, en el segundo párrafo del número 1, entre la palabra “persona” y la expresión “que sea poseedora” la oración “en condiciones de sustituirlo en la conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 115”, y derógase su oración final.

6) En el artículo 14 bis, reemplázase el inciso quinto, por el siguiente:

“A los residentes en Chile que estén en posesión de licencias extranjeras, se les podrá otorgar la que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad requerida en la Clase correspondiente y cumplan con los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate.”.

7) En el artículo 15, intercálase, en el inciso primero, entre la palabra “sufrido” y la frase “por las siguientes causas”, la frase “en los 5 años anteriores,”.

8) Reemplázase el artículo 18, por el siguiente:

“Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C o de una licencia especial, deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21.

El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El titular de una licencia Clase A-1 o A-2 obtenidas antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos.”.

9) En el artículo 19:

a) Derógase el inciso primero.

b) Elimínanse, en el inciso segundo, la frase “En todo caso” y la coma (,) que le sigue, iniciándose el inciso con las palabras “El juez de policía...”; y reemplázase la palabra “inciso” por “artículo”.

10) En el artículo 21, reemplázase en el inciso final la referencia “artículos 18 y 19” por “incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 18”.

11) En el artículo 26, sustitúyese la palabra “conducir” por “conductor”.

12) En el inciso cuarto del artículo 34, intercálase, entre la palabra “parcial” y el punto (.) que le sigue, la siguiente frase: “o la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario”.

13) En el artículo 35, reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

“Podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias, arrendamientos con opción de compra y cualquier otro título que otorgue la tenencia material del vehículo, inscripción que no es requisito para la validez del acto. En tanto no se efectúe esta anotación, dichos actos no serán oponibles frente a terceros.”.

14) En el artículo 36, agrégase el siguiente inciso final:

“Para efectos de lo establecido en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas, deberán individualizar en la inscripción a su representante, el que se entenderá válidamente habilitado para ser notificado en su nombre, quien mantendrá tal calidad para todos los efectos legales, mientras la inscripción no sea modificada.”.

15) En el artículo 55, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento.”.



16) En el artículo 58, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Todo vehículo que transporte carga de terceros debe justificarla con la carta de porte a que se refiere el artículo 174° del Código de Comercio. La infracción a lo dispuesto en este inciso, será sancionada con multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales, quedando obligados solidariamente a su pago el conductor infractor, el porteador y el cargador.”.

17) En el artículo 62, incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:

“A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad.”.

18) Reemplázase el artículo 64, por el siguiente:

“Artículo 64.- Los vehículos deberán contar con el o los sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes que determine el reglamento.”.

19) Deróganse los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77.

20) Reemplázase el inciso segundo del artículo 71, por el siguiente:

“Sólo los vehículos de emergencia y los demás que determine el reglamento que se dicte podrán o deberán estar provistos de dispositivos luminosos, fijos o giratorios, y su uso se sujetará a lo que el reglamento respectivo determine.”.

21) Reemplázase el artículo 72, por el siguiente:

“Artículo 72.- Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.

Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas.”.

22) En el artículo 78, elimínanse, en el inciso tercero, la frase “indicados en el artículo anterior” y la coma (,) que le sigue.

23) Modifícase el artículo 79, en la forma siguiente:

a) Reemplázase el número 7, por el siguiente:

“7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;”.

b) En el número 10, elimínase la oración “Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos.”, y

c) Agréganse, a continuación del número 10, los siguientes incisos:

“El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de ocho años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.”.

24) Reemplázase el artículo 80, por el siguiente:

“Artículo 80.- Se prohíbe el transporte de animales domésticos en los asientos delanteros de los vehículos. Cuando éstos sean transportados en la parte trasera de camionetas u otros vehículos abiertos, deberán ir suficientemente asegurados con arneses especiales.”.

25) Elimínase, en el inciso primero del artículo 81, la siguiente frase final: “El tubo de escape no deberá sobresalir de la parte trasera de la estructura del vehículo y permitirá el escape del gas sólo en forma paralela a la calzada.”.

26) Reemplázase el artículo 84, por el siguiente:

“Artículo 84.- Todo conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar un casco protector y utilizar la vestimenta, implementos e indumentaria en la forma y bajo las condiciones y requisitos que se determinen en los reglamentos emanados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

27) En el artículo 85, reemplázase la frase “de seguridad.” por la oración “que permitan mantener el control del vehículo y proporcionen seguridad a los ocupantes”.

28) En el artículo 91, reemplázase el número 4, por el siguiente:

“4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo;

Exceptúanse de esta prohibición, los perros de asistencia que acompañen a pasajeros con discapacidad.”.

29) Reemplázase el artículo 92, por el siguiente:

“Artículo 92.- Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar.”.

30) Derógase el artículo 93.

31) En el artículo 94, reemplázase su inciso tercero, por el siguiente:

“Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.”.

32) Reemplázase el artículo 100, por el siguiente:

“Artículo 100.- La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a las normas técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades, salvo respecto de las vías sujetas al cuidado del Ministerio de Obras Públicas.”.

33) Agrégase, al artículo 101, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“La instalación de la señalización o barreras sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada.”.

34) En el artículo 102:

a) Reemplázase en el inciso primero, la frase “de peligro” por la palabra “correspondiente” y agrégase, a continuación de las palabras “los trabajos”, la oración “todo conforme al Manual de Señalización de Tránsito.”, sustituyéndose el punto (.) por una coma (,).

b) Reemplázase en el inciso cuarto, la expresión “\$252.500 a \$505.100” por “ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales”.

35) En el artículo 103:

a) Sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

“Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejes o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones.”.

b) Suprímese, en el inciso tercero, la palabra “comercial”.

36) En el artículo 104, sustitúyese el nombre “La Dirección de Vialidad” por “El Ministerio de Obras Públicas”.

37) Sustitúyese el artículo 105, por el siguiente:

“Artículo 105.- La autoridad competente, o el tribunal, de oficio o a petición de parte, deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales, las barreras o cualquier otro letrero, objeto publicitario, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial, dificulte su percepción, reduzca la visibilidad para conductores o peatones, o que no cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente.”.

38) En el artículo 108, intercálase entre las palabras “Los conductores” y el verbo “deberán”, entre comas (,) la frase “, salvo señalización en contrario.”.

39) Sustitúyese el artículo 109, por el siguiente:

“Artículo 109.- En los caminos y calles que crucen a nivel una vía férrea, las empresas de ferrocarriles y el Ministerio de Obras Públicas o la Municipalidad respectiva, en su caso, deberán colocar y mantener la señalización que determine el reglamento.”.



40) Reemplázase el artículo 110, por el siguiente:

“Artículo 110.- Las indicaciones de los semáforos serán:

1.- Luces no intermitentes:

a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten la luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente.

Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente la luz verde, sólo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución.

Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

## 2.- Luces intermitentes:

a) Una luz roja intermitente indica “CEDA EL PASO”.

b) Dos luces rojas intermitentes en forma alternada, significan que los vehículos que las enfrenten no deben sobrepasar la línea de detención o, si no la hubiera, la vertical de la señal. Estas luces sólo podrán instalarse en cruces ferroviarios a nivel y para dar preferencia de paso a vehículos de bomberos o ambulancias que se incorporan a la vía.

c) Luz amarilla intermitente, advierte peligro.

## 3.- Indicaciones de flecha verde:

La luz verde de un semáforo que contenga una flecha iluminada, significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección indicada por ésta.

Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

La señal del semáforo que comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse ésta o éstas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en él o los sentidos indicados por la o las flechas.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrita en la letra b) del punto 1.

#### 4.- Indicaciones para vehículos de transporte público:

Tratándose de pistas segregadas destinadas exclusiva y permanentemente a la circulación de vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, los semáforos podrán ser diferentes y en ellos se podrá reemplazar el color verde por el blanco.

5.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

a) La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no esté demarcado.

b) La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.

c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada terminar de atravesarla."

41) Reemplázase el artículo 111, por el siguiente:

“Artículo 111.- Las luces rojas o verdes instaladas sobre el centro de una o más pistas de circulación, indicarán prohibición de hacer uso de la pista sobre la cual aquéllas se encuentren, o, autorización para usarlas, respectivamente.”.

42) Reemplázase el artículo 112, por el siguiente:

“Artículo 112.- Las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.”.

43) En el artículo 114, agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa detención o abrirlas, mantenerlas abiertas o descender del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro para otros usuarios.”.

44) Derógase el artículo 116.

45) En el artículo 120:

a) Intercálase en su N° 1, entre la palabra “adelante” y la preposición “a”, las palabras “o sobrepase”.

b) Sustitúyase, en su N° 2, el punto y coma final (;) por “, y”.

c) Elimínase su N° 3.

d) Su N° 4, pasó a ser N° 3.

46) En el artículo 123, reemplázanse las palabras “demarcada o imaginaria” por “demarcado o imaginario”.

47) Reemplázase el artículo 124, por el siguiente:

“Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro, deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar.

El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra.”.

48) Reemplázase el artículo 127, por el siguiente:

“Artículo 127.- Ningún vehículo podrá adelantar o sobrepasar a otro en un paso de peatones ni en un cruce, salvo que éstos se encuentren regulados.”.

49) Reemplázase el artículo 133, por el siguiente:

“Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas.”.

50) En el inciso primero del artículo 138, reemplázase la frase “cruces o pasos reglamentarios” por la palabra “pasos”.

51) En el número 3, del artículo 139, intercálase, antes de la coma (,) que precede a la conjunción “y”, la frase “e ingresar a la pista más próxima a su viraje”.

52) Agrégase, al artículo 142, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente.”.

53) Agrégase, al artículo 144, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente, en los lugares habilitados para ello, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución.”.

54) Derógase el artículo 149.

55) En el artículo 151, introdúcense las siguientes modificaciones:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras “velocidades” y “máximas” la expresión “mínimas o”, y

b) Agrégase, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora.”.

56) En el artículo 152, introdúcense las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyense, en el inciso segundo, la conjunción “y” que figura entre la palabra “Vialidad” y el artículo “las”, por la conjunción “o”, y

b) Suprímese, en este mismo inciso, la frase “de oficio o a petición de Carabineros de Chile.”.



57) Agrégase en el artículo 157, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“Se prohíbe al conductor abrir las puertas del vehículo antes de su completa detención, mantenerlas abiertas y descender o permitir el descenso, sin asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro.”.

58) Derógase el artículo 158.

59) En el artículo 160:

a) Sustitúyese su número 8, por el siguiente:

“8.- A menos de 15 metros de la puerta principal de entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería de Chile. Esta prohibición se indicará, a requerimiento de la respectiva institución u organismo, mediante señales oficiales, y no se aplicará a los vehículos de propiedad de las respectivas instituciones, ni a los vehículos que éstas autoricen al efecto.”.

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

“Las distancias establecidas en este artículo se entienden medidas por el costado de la acera correspondiente.”.

60) En el artículo 161, intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "Inspectores" y "Municipales", la expresión "Fiscales o".

61) En el artículo 162, introdúcese, las siguientes enmiendas:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras “estacionamiento” y “durante”, la frase “o luces de emergencia”, y

b) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

“Los conductores de vehículos estacionados accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, deberán advertir el hecho mediante los dispositivos para casos de emergencia que determine el reglamento.”.

62) En el artículo 164, introdúcese, las siguientes enmiendas:

a) Elimínase, en el inciso primero, la frase “y previo informe de Carabineros”.

b) Agrégase, en el inciso primero, a continuación del punto final, la siguiente oración:  
“En vías de red vial básica, la autorización se regirá por el reglamento que dicte el  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

63) En el artículo 167:

a) Agrégase al N° 3, a continuación del punto y coma (;) que pasa a ser coma (,), la  
siguiente oración: “ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos  
existentes entre calzadas con tránsito opuesto;”

b) Reemplázase el N° 4, por el siguiente:

“4.- Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel. Si  
éstos no existieran en la cercanía, cuando no se aproximen vehículos y puedan cruzar con  
seguridad;”.

c) Derógase el N° 5.

d) Intercálase, en el último párrafo del número 7, entre la frase “En todo caso,” y la  
palabra “tendrán”, la frase “en los pasos para peatones”.

e) Sustitúyese el número 9, por el siguiente:

“9.- No podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento;”.

64) En el artículo 169, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“En el caso de las actividades que se desarrollen en las vías de la red vial básica, la autorización deberá concederse por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en el caso de aquellas que se efectúen en caminos públicos, por el Ministerio de Obras Públicas.”.

65) En el artículo 172:

a) Sustitúyese, en el número 7, la frase “los artículos” por “el artículo” y elimínase la referencia “y 149”.

b) Derógase el número 18.

66) Agrégase en el artículo 173, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

“El conductor que incurra en alguna de las conductas descritas en este artículo, será sancionado además, con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año.”.

67) En el artículo 174:

a) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

“El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente.”.

b) Agrégase el siguiente inciso final:

“La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado.”.

68) Reemplázase el artículo 178, por el siguiente:

“Artículo 178.- Toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito de las vías públicas, deberá darse a conocer por la Municipalidad correspondiente por medio de avisos,

que se difundirán por tres días, a lo menos, en el diario, periódico, radios u otros medios de comunicación social, de mayor circulación o sintonía en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir una vez efectuada la difusión indicada e instaladas las señalizaciones oficiales.”.

69) Intercálase, en el inciso primero del artículo 179, entre las palabras “retirados por” y el artículo “los”, las palabras “orden de”.

70) En el artículo 180, reemplázase en el inciso primero la palabra “Carabineros” por la frase “por orden de Carabineros, a costa de su dueño,”.

71) En el artículo 181:

a) Reemplázanse, en el inciso tercero, las palabras “peatón o pasajero” por “peatón, pasajero o ciclista”.

b) Derógase el inciso cuarto.

72) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, al artículo 183:

“El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo podrá ser sancionado con la cancelación de la licencia de conducir y con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo, salvo que las lesiones producidas tengan el carácter de leves, en cuyo caso se aplicará la sanción del inciso final del artículo 173.”.

73) En el artículo 186, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Las constancias relativas a accidentes de tránsito serán siempre públicas. Las denuncias e informes técnicos serán públicos en el Tribunal.”.

74) Reemplázase, en el inciso segundo del artículo 187, la primera oración que dice:

“El dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara a un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente, deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.”, por la siguiente: “Igual obligación recaerá en el dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que haya participado en un accidente, quien deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.”.

75) En el artículo 189, reemplázanse en el inciso segundo, las palabras “Comisaría o Retén respectivo” por “Unidad Policial respectiva”.

76) “En el artículo 191, intercálase, entre la conjunción “o” y la palabra “concurrirá”, la oración “en su cédula de identidad. En su defecto,”.

77) Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 196 A bis:

a) Reemplázase su denominación por "Artículo 196 B".

b) Reemplázase la letra e), por la siguiente:

“e) Conduzca un vehículo con placa patente intencionalmente ocultada o alterada, o utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo;”.

c) Reemplázase, al final de la letra f), la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;).

d) Reemplázase el punto final (.) de la letra g) por una coma (,) seguida de la conjunción "y".



e) Agrégase la siguiente letra h), nueva:

"h) Falsifique o adultere un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio, así como el que utilice a sabiendas tales certificados o documentos y el que, sin tener título para ello, detente formularios para extenderlos."

f) Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las penas señaladas en este artículo se aplicarán también al responsable de la circulación de un vehículo con permiso de circulación, certificado de seguro automotor o certificado de revisión técnica falsos, adulterados u obtenidos en contravención de esta ley o utilizando una placa patente falsa, adulterada o que correspondiera a otro vehículo."

78) En el artículo 196 B, introdúcese las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyese la denominación del artículo 196 B por "Artículo 196 C".

b) Reemplázase en el inciso primero, la referencia a los números "11, 13 y 17" por "8, 10 y 14" y suprimase la mención al N° 3 del artículo 197.

79) En el artículo 196 D, reemplázanse en el inciso segundo, las cifras “ 29.900 a \$ 119.500” por “5 a 10 unidades tributarias mensuales”.

“79 bis) En el artículo 196 E, inciso cuarto, reemplázase la referencia al “artículo 196 B” por “artículo 196 C”.

80) Reemplázase el epígrafe "De las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves y su penalidad", que precede al artículo 197, por el siguiente: "De las infracciones o contravenciones".

81) Reemplázase el artículo 197, por el siguiente:

“Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Eliminado;

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE";

3.- Derogado;

4.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D;

5.- Eliminado, y

6.- Eliminado.”.

82) Reemplázase el artículo 198, por el siguiente:

“Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;

2.- Eliminado;

3.- Eliminado;

4.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;

5.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;

6.- Eliminado;

7.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero;

8.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;

9.- Eliminado;

10.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121;

11.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;

12.- Eliminado;

13.- Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;

14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;

15.- Eliminado;

16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;

17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;

18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;

19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;

20.- Eliminado;

21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;

22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;

23.- Eliminado;

24.- Eliminado;

25.- Eliminado;

26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;

27.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;

28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;

29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;

30.- Eliminado;

31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;

32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;

33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;

34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;

35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;

36.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de “manos libres”, cuyas características serán determinadas por reglamento;

37.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;

38.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en el artículo 120 y 129;

39.- Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;

40.- Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;

41.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;

42.- Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento, y

43.- Detenerse tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados.”.

83) Reemplázase el artículo 199, por el siguiente:

“Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 8, 33 y 43 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;

2.- Infringir las normas del artículo 119;

3.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 18 del artículo anterior;

4.- Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia;

5.- No hacer las señales debidas antes de virar;

6.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141;



7.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;

8.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79;

9.- Eliminado.

10.- Eliminado.

11.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;

12.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;

13.- Eliminado.

14.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A.

15.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;

16.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;

17.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;

18.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones;

19.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

20.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;

21.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;

22.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122;

23.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;

24.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial;

25.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;

26.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159 o estacionar en un paso para peatones, y

27.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.”.

84) En el artículo 200, reemplázase en el inciso segundo, la oración “no comprendidas en el número 19 del artículo anterior” por “no comprendidas en el artículo 201”.

85) En el artículo 200 bis, sustitúyese en los cuatro incisos, la referencia “del artículo 150” por “de los artículos 150 y 151”.

86).- Reemplázase el artículo 201, por el siguiente:

“Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

1.- Infracciones o contravenciones gravísimas; 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;

2.- Infracciones o contravenciones graves; 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;

3.- Infracciones o contravenciones menos graves; 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y

4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta. Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad, se le aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales, respectivamente.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.”.

87) Reemplázase el artículo 205, por el siguiente:

“Artículo 205.- Los distintivos y dispositivos que se utilicen en contravención a la ley o los reglamentos y los taxímetros que se usen adulterados, caerán en comiso y serán destruidos.”.

88) Elimínase el inciso final del artículo 208.

89) En el artículo 209 bis:

a) Reemplázase, en el inciso primero, el monto de la multa expresado en pesos, por “15 unidades tributarias mensuales”.

b) Reemplázase, en el inciso segundo, el monto de la multa expresado en pesos, por “10 unidades tributarias mensuales”.

90) Intercálase, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, “De los vehículos considerados como antiguos o históricos”, conformado por los artículos 220, 221 y 222, nuevos:

#### “TÍTULO XIX

#### DE LOS VEHÍCULOS CONSIDERADOS COMO ANTIGUOS O HISTÓRICOS

Artículo 220.- Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga dentro de sus objetivos fomentar la conservación de vehículos antiguos o históricos, podrá ser designada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para, previa inspección, informar sobre la procedencia de otorgar el reconocimiento a que alude el artículo anterior.

Artículo 222.- Los vehículos motorizados antiguos o históricos deberán cumplir las normas especiales de emisión y estarán afectos a las restricciones de circulación que determine el reglamento. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgará un certificado de revisión técnica y un distintivo especial, sin los cuales no podrán transitar."

91) Agréganse los siguientes artículos 10 y 11 transitorios, nuevos:

"Artículo 10.- Las disposiciones contenidas en los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69,70,74,75,76, 77 y 84 de la ley N° 18.290 mantendrán su vigencia hasta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte los reglamentos respectivos.

Artículo 11.- La sustitución dispuesta respecto del inciso segundo del artículo 103 de esta ley, entrará en vigencia luego de un año de su publicación."

Artículo 2°.- Derógase el artículo 1° de la ley N° 13.937.

Artículo 3°.- Sustitúyese el artículo 492 del Código Penal, por el siguiente:

“Artículo 492.- Las penas del artículo 490 se impondrán también respectivamente al que, con infracción de los reglamentos y por mera imprudencia o negligencia, ejecutara un hecho o incurriera en una omisión que, a mediar malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas.

A los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a tracción mecánica o animal, se los sancionará, además de las penas indicadas en el artículo 490, con la suspensión del carné, permiso o autorización que los habilite para conducir vehículos, por un período de uno a dos años, si el hecho de mediar malicia constituyera un crimen, y de seis meses a un año, si constituyera simple delito. En caso de reincidencia, podrá condenarse al conductor a inhabilidad perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal, cancelándose el carné, permiso o autorización.””.

-----

Acordado en sesiones celebradas los días 28 de noviembre y 19 de diciembre de 2000; 11 de diciembre de 2002; 30 de julio, 6 y 27 de agosto; 3 de septiembre; 8 y 22 de octubre; 12 y 19 de noviembre; 3, 10 y 17 de diciembre de 2003; 14 de enero; 10 de marzo; 7 y 14 abril; 5, 12 y 19 de mayo de 2004, con la asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Pizarro y Novoa y ex Senador señor Lagos (Presidentes), Cordero (Vega) Muñoz Barra, Fernández (Orpis), Prokuriça (Ríos y Romero) Sabag (Foxley, Lavandero y Páez).



Sala de la Comisión, a 19 de mayo de 2004.

(FDO.): ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA

Abogado Secretario de la Comisión

3

INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL PARA LA SOCIEDAD DE LA  
INFORMACIÓN Y EL CONOCIMIENTO SOBRE LA LABOR EFECTUADA Y LA  
CONCLUSIONES ALCANZADAS POR LA COMISIÓN

(S 742-12)

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el Conocimiento  
tiene a honra daros cuenta del trabajo realizado durante el año pasado.

-----

## ANTECEDENTES

La Comisión se formó por acuerdo de los Comités del Senado, de fecha 14 de enero de 2003 y se constituyó el día 22 de enero de dicho año, con asistencia de todos sus miembros, Honorables Senadores señores Arancibia, Cantero, Flores, Foxley y Viera-Gallo.

Enseguida, eligió por unanimidad como Presidente, al Honorable Senador señor Flores.

El referido acuerdo de Comités se originó en un proyecto presentado por el Honorable Senador señor Cantero, con la finalidad de crear esta Comisión y reemplazar la existente sobre Reforma del Estado.

En los fundamentos de dicho acuerdo, el Honorable Senador señor Cantero explicaba que la sociedad contemporánea ha entrado de lleno en la era del conocimiento, y que el nuevo motor de la economía es la investigación y el desarrollo tecno-científico.

Sin embargo, el conocimiento caduca rápidamente, lo que hace imprescindible habilitar una política que facilite la renovación constante en todo el sistema nacional; involucrando al gobierno, al parlamento, a las diversas instituciones, a las empresas y a los individuos.

Agregaba que nuestro país ha tenido un vertiginoso proceso de inserción en la sociedad global y en la economía mundial, incorporándose a diversos bloques económicos

como la Unión Europea; México, Canadá y EE.UU., y países del Asia, lo que exige un acelerado proceso de adaptación que mejore nuestra competitividad, con esfuerzos sistémicos e integrados para desarrollar el capital humano, el capital social y otras diversas formas de capital intangible (cognitivo, cultural, sinérgico, etc.) que requieren un compromiso de los diversos sectores público y privado del país.

El proceso de globalización y el desarrollo de las tecnologías de la información y el conocimiento (TICs), imponen nuevas formas de crear y transmitir el conocimiento, por medio de estas tecnologías.

Señalaba que el nuevo rol del conocimiento hace que las organizaciones de todo tipo, incluidos los estados y los territorios subnacionales (regiones y comunas), se planteen la necesidad de realizar una gestión que permita optimizar su rendimiento. Los tiempos que corren provocan cambios en los paradigmas, exigiendo nuevas formas de gestión y el desarrollo de una nueva cultura organizacional, caracterizada, entre otros factores, por la demanda de asociatividad, especialización y especificidad, valoración de la diversidad y formación continua.

Terminaba haciendo presente que, en este desafío, no basta la iniciativa del Gobierno, ya que se requiere promover y convocar para diseñar, implementar y fomentar una visión pro-activa del desarrollo nacional, tarea en la que el Senado no puede estar ausente, ya que, por el contrario, debe asumir un lugar de avanzada por medio de la creación de una Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el Conocimiento.

-----

## SESIONES

La Comisión acordó escuchar a diversos personeros vinculados a las tecnologías de la información y del conocimiento, para lo cual ha realizado trece sesiones desde su constitución. Las exposiciones de los invitados y miembros de la Comisión, se acompañan como anexo de este informe.

A continuación se transcriben las deliberaciones de la Comisión en su última sesión, citada para escuchar las conclusiones de los Honorables Senadores señores Flores y Foxley, acerca de su visita a Nueva Zelandia y Australia, quienes viajaron a dichos países por especial encargo de S. E el Presidente de la República.

El Honorable Senador señor Flores, inició la sesión expresando que, producto de la mencionada visita, se ha formado una apreciación bastante clara de los desafíos de nuestro país, lo que desea compartir con la Comisión.

Hizo presente que, el problema fundamental de Chile, es el de la carencia de “innovación competitiva” basada en el conocimiento, falencia que no es percibida por la ciudadanía y sus dirigentes.

La principal tarea que tendríamos que hacer desde la actividad política, dijo, es crear el sentido de angustia de un país que no está haciendo lo suficiente.

Este fenómeno, el de la “innovación”, no sólo es un problema de conocimiento, sino también de diseño institucional, vinculado a las relaciones del país y al entendimiento del espacio de poder que está surgiendo en el mundo. Es inútil hacer innovación en un rubro donde China va a tomar el mando en el futuro cercano.

La innovación no es pura creatividad, siempre requiere una mirada de futuro.

Señaló que, acontecimientos como la globalización, la guerra, el surgimiento de potencias como China e India, la producción tecnológica, la presencia del Internet y su influencia en el acceso a las fuentes de conocimientos, son todos fenómenos sistémicos, que no pueden ser considerados aisladamente.

Nuestro deber como políticos es mirar el asunto en conjunto e introducirle esta misión a las instituciones y a los organismos que no tienen esta visión.

Explicó que la mayoría de nuestros científicos tienen una mentalidad de “ciencia pura”, lo cual es legítimo, pero implica mirar a largísimo plazo, sin preocuparse de las aplicaciones concretas e inmediatas.

En Estados Unidos de Norteamérica y en otros países esto ha funcionado relativamente bien. Por ejemplo, en Estados Unidos el Departamento de Defensa, el Departamento de Salud y el Departamento de Energía, entre otros, financian investigación

pura y aplicada que, muchas veces, ha implicado cambios en la globalidad, como fue el caso de Internet.

Por otra parte, agregó el señor Presidente, hoy en día y desde hace no más de veinte años, una segunda fuente de gran financiamiento para los innovadores son las “redes de capitales de riesgo”, fenómeno del que nosotros en Chile también estamos al margen. Existe una idea de que esta actividad comprende sólo la inversión de capitales, cuando se trata de verdaderos tecnólogos financieros, de personas que saben realizar redes de aportes, ayudan a contratar gente, a asentarlos, a marquetearlos, aptitudes de las que carece normalmente un innovador.

Añadió que los capitales de riesgo se han desarrollado a gran escala y han producido empresas muy grandes, como por ejemplo, Amazon e Intel.

Además, Asia está entrando fuertemente en todas estas materias, ya que Internet no sólo es un fenómeno científico-tecnológico, sino también opera como un catalizador de fenómenos sociales y produce una gran “demanda de accesibilidad” en países como el nuestro. Probablemente sea más fácil conseguirse por Internet el censo de Estados Unidos que el de Chile, por lo que la accesibilidad y la infraestructura es un tema importante y distinto al rol de la investigación.

Hay una redistribución de poderes en el mundo. La globalización, que antes se pensaba que iba a centrarse en la competición por productividad y especialización, ha creado nuevos monopsonios, monopolios y ha fomentado el poder comprador.

En la actualidad, en distintos sectores empiezan a globalizarse cosas que no estaban globalizadas. Por ejemplo, los computadores y los automóviles están globalizados, hay seis o siete marcas en todo el mundo. Sin embargo, hay países que han logrado posicionar sus marcas pequeñas en forma exitosa, como han hecho los coreanos.

Hizo presente que, el caso de Finlandia, es paradigmático. Se trata de un país y de una empresa que supieron aprovechar las olas tecnológicas a tiempo. Hay momentos para que el innovador crezca y adquiera poder. Una vez transcurrida la oportunidad los que quieren no pueden entrar a ese negocio.

Lo anterior, agregó, explica que un país de cinco millones de habitantes, como es Finlandia, tenga una compañía, como es Nokia, que vale 120 mil millones de dólares en el mercado y va a valer 200 mil millones en breve plazo. Es la primera compañía inalámbrica de mundo y desplazó del liderazgo a dos colosos que parecían imbatibles, la Ericsson, en Suecia y Motorola, en Estados Unidos.

Recordó que el Honorable Senador señor Foxley planteó que era importante conocer la experiencia de los países del primer mundo, que eran exitosos y que venían del área de las materias primas. Finlandia cumple con dos condiciones, produce materias primas, tiene bosques, tiene celulosa, tenía un poco de cobre, pero ha logrado manejar la innovación y el bienestar social en forma exitosa.

Manifestó que en todas las sociedades visitadas la educación universitaria es financiada fundamentalmente por el Estado, no se concibe a la educación como un mercado en esos sectores y se trata de universidades de influencia inglesa en su estructura básica.

En el caso de Chile y después de visitar Australia y Nueva Zelandia, debe enfatizarse la biotecnología más que la informática, ya que afecta a sectores como la pesca, lo agropecuario y la minería. Por ejemplo, en Nueva Zelandia la investigación en el genoma del kiwi ha redundado en un nuevo tipo de kiwi, que le llaman el “kiwi dorado”, que no es producto de la ingeniería genética y, por tanto, es exportable a Europa. Además, estos nuevos avances están siendo patentados por los productores extranjeros, lo que permite vaticinar diversos problemas para la agricultura nacional.

Lo mismo va a ocurrir con la minería del cobre. Recientemente, existe consenso de que con el tiempo las bacterias modificadas van a reemplazar a la molienda de rocas.

Por ello, la labor de la Comisión debe ser llamar la atención sobre esos temas que tienen mucho interés regional y mucho interés científico. Por el contrario, pretender el desarrollo de “hardware” es infructuoso, porque ese mercado lo van a dominar las compañías de arquitectura norteamericanas, algunas europeas y la producción masiva en el Asia.

Chile puede desarrollar algunos “software” para servicios. Por ejemplo, el Estado de Chile ha logrado hacer cosas interesantes y que debieran expandirse más, como el caso del Servicio de Impuestos Internos o de Chile compras.



Concluyó expresando que lo más urgente para el país es el tema de la biotecnología.

Luego, explicó que daría algunos ejemplos con el fin de graficar más claramente lo expuesto. Un caso interesante es el de la leche. Nueva Zelandia exporta miles de millones de dólares en dicho rubro, en base a un plan, de hace muchos años atrás, de conversión de ese país en un productor lechero de primera línea.

Chile también produce leche, pero a mucha menor escala. No hay poder a nivel de los productores y eso hace que dependan fundamentalmente del poder de compra de empresas extranjeras. Hay distintas formas y filosofías de producción que no se han explorado. Por ejemplo, en Chile tenemos 15 mil productores de leche y la unidad mínima económica que se considera en Nueva Zelandia es de, a lo menos, 200 vacas por productor para que el negocio prospere, pero nuestros productores están por debajo de esa cifra. Doscientas vacas en pastizales significan 200 hectáreas y tenemos mucha gente en Chile con menos animales en una superficie de 800 hectáreas.

A lo anterior, se agrega la necesidad de mejorar la calidad de nuestros productos lácteos, ya que, por ejemplo, para eliminar sus impurezas la leche debe ser pasteurizada a altas temperaturas, con lo cual se pierden un montón de propiedades y baja el precio del producto. Entonces tenemos un problema tremendo en un rubro en el que podríamos ser competitivos.

Hizo presente que otro caso es el del vino y el proceso de concentración de los productores a nivel mundial. Existe una compañía norteamericana que ha comprado viñas en todas partes del mundo.

Si no nos preocupamos del vino como país, dijo, nos vamos a encontrar con que no vamos a poder competir, ni en la marca, ni en la calidad, ni en la producción. Y luego, como ya ha ocurrido en muchos otros rubros de la economía, habrá una suma de pequeños productores que no tienen ningún poder de comercialización en el mundo ni de participar en los cambios de marcas, de identidad y de rubros.

Australia hace diez años atrás exportaba menos vino que Chile. Actualmente, vende más del doble.

A continuación, el Honorable Senador señor Cantero expresó que hay un cambio radical en la forma en que se gestiona el proyecto de desarrollo en un país y otro. En otras naciones el concepto sistémico es real y el Estado y el sector privado se integran como un solo motor y no hacen diferencia de ninguna naturaleza. Por el contrario, esa no ha sido la política en nuestro país.

En el caso de de Finlandia, por ejemplo, fue el Parlamento y, particularmente, su Comisión Especial para la Sociedad de la Información, la que generó la carta de navegación e indujo todo el proceso de dicho país. Alguien tiene que ser el catalizador del proceso.

Es cierto que Finlandia es una República Parlamentaria, a diferencia de Chile que es Presidencial, pero, considerando que el Gobierno ha creado una Comisión Especial que encabeza Álvaro Díaz y que maneja la agenda digital, la Comisión debiera fijar una estrategia que nos permita generar algún proceso de inducción en esta materia.

Agregó el señor Senador que, aunque la etapa intermedia de masificación, de Estado en línea, de educación, de ciencias y del ámbito legislativo jurídico está en proceso en nuestro país, aún hay un vacío y no se visualiza una política clara respecto de los medios tecnológicos y de los medios globales, por ejemplo, la banda ancha. Entonces, en materia de medios tecnológicos la Comisión tiene algo que decir.

Por otro lado, en materia de “hardware” y “software” no hay mucho que hacer porque se trata de un “commodity” que está disponible en todo el mundo, por tanto, a lo más nosotros podemos hacer algún aporte menor en materia de “software”.

Hizo presente que en Chile existen personas capacitadas para afrontar estos desafíos, pero falta una sinapsis o interacción entre las empresas, las personas, los partidos políticos, etc.

Normalmente lo que ocurre en Chile, producto de complejos atávicos que están en nuestra base cultural, es que nosotros tenemos como base de nuestra vida la desconfianza. Más que un problema de conocimiento, el problema del país está en cómo se genera la interacción entre los individuos. Falta más asociatividad.

Señaló que la Comisión tiene como misión fundamental la orientación del pensamiento estratégico en Chile, con el fin de generar una nueva cultura, por medio del diálogo y de la conversación, haciendo seminarios, programas de televisión y otras actividades que convoquen a la gente.

Más adelante, el Honorable Senador señor Viera-Gallo destacó lo interesante de las informaciones dadas, sin perjuicio de hacer presente que toda esta temática es bastante vaga, por tanto deberá considerarse la forma adecuada para que estas ideas tengan un impacto positivo en el país.

Agregó que existen muchas propuestas e iniciativas, pero poca concreción en proyectos y desafíos específicos. Por ello, esta Comisión debiera ser la Comisión permanente de Innovación, Ciencia y Tecnología del Senado, con el fin de institucionalizar su cometido.

Otra idea a considerar, manifestó, sería que la Comisión, aprovechando las próximas elecciones presidenciales, se reuniera con los equipos que se supone existen detrás de las candidaturas o de las distintas opciones, para dialogar acerca de los desafíos de la innovación y el conocimiento.

Además, podría organizarse una suerte de “Foro de la voz de Chile”, compuesto por un grupo muy amplio de personas que, durante dos días, en distintos paneles, reflexionen acerca del futuro de nuestro país, con sus distintas visiones aunque sean contrapuestas.

Por ejemplo, añadió, recientemente en Concepción se realizó un encuentro internacional de biotecnología que pasó totalmente inadvertido.

Es necesario imaginar fórmulas que permitan transmitir estas ideas al grupo de elite que al final es el motor de la sociedad. Una actividad podría consistir en una sesión ampliada de diputados y senadores, con el objetivo de tratar de hacer un calendario de actividades que involucre a los dirigentes políticos.

A continuación, el Honorable Senador señor Foxley propuso organizar un evento con los medios de difusión, a lo mejor en una radio, con un programa que incluya a los cinco miembros de la Comisión, con el objetivo de ir generando un cierto hábito de discusión y diálogo en estos temas.

Además, podrían hacerse un par de programas en el canal del Senado, de esas entrevistas uno a uno.

El Honorable Senador señor Flores propuso hacer una sesión televisada sobre el desarrollo del país, tanto desde una perspectiva económica como tecnológica, con temas como la leche, el vino y la minería, convocando a los expertos necesarios y con una adecuada cobertura de prensa. Estas actividades abarcarían tres materias de importancia y después se podrían evaluar sus resultados.

Luego de un breve debate, donde los miembros de la Comisión manifestaron su acuerdo con estas ideas, el señor Presidente se comprometió a traer un calendario de fechas y de proposiciones para estos efectos.

-----

#### CONCLUSIONES Y ACUERDOS

El señor Presidente manifestó que la Comisión debe institucionalizarse para cumplir adecuadamente su cometido en el futuro, en el sentido de tener en el Senado una visión conceptual a largo plazo, por medio de actividades que congreguen a personajes de alto nivel, como se está haciendo en Finlandia, así como la realización de iniciativas vinculadas al desarrollo de la economía nacional.

Debe haber consenso acerca de la sociedad del futuro en Chile. Esta es una labor que puede efectuarse por medio de un Informe de Estado sobre la materia, y la Comisión debiera coordinar estas actividades.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo explicó que debe buscarse consenso, al interior de la Corporación, para realizar una enmienda reglamentaria que institucionalice la labor de esta Comisión, como lo ha hecho la Honorable Cámara de Diputados con su Comisión de Ciencias y Tecnología.

El Honorable Senador señor Cantero precisó que el nombre no puede ser sólo Ciencia y Tecnología ya que, al constituirse esta Comisión Especial para la Sociedad del Conocimiento, quedó en claro que su finalidad era de más vasto alcance.

Los avances para la Sociedad del Conocimiento se vinculan a los hábitos culturales, a la infraestructura, al capital humano, etc., y esta Comisión del Senado debe seguir la línea de la “Comisión Futuro” de Finlandia.

Chile debe tener un cambio cultural importante en elementos tan diversos como la asociatividad o la sinergia en las planificaciones que se efectúen, y la Comisión debe ser proactiva en esta materia.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo propuso que su denominación sea: Comisión de Ciencia, Tecnología y Sociedad de la Información.

El señor Presidente explicó que la Comisión deberá tener una participación activa en los Tratados de Libre Comercio y sus actividades relacionadas.

- Luego de un breve debate, se acordó proponer una moción que institucionalice esta Comisión en el Reglamento del Senado, como Comisión de Ciencia, Tecnología y Sociedad del Conocimiento.

- Asimismo, se acordó presentar un informe con la labor realizada, junto con una cuenta que hará el Presidente acerca de la “Competitividad Innovativa” en el Senado.

- Se acordó hacer sesiones televisadas sobre el desarrollo del país, tanto desde una perspectiva económica como tecnológica, con temas como la leche, el vino y la minería, convocando a los expertos necesarios y con una adecuada cobertura de prensa. Estas actividades abarcarían tres materias de importancia y después se podrían evaluar sus resultados.

- Todos estos acuerdos fueron adoptados por la unanimidad de Senadores presentes.

-----

Acordado en sesión celebrada el día 8 de abril de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Fernando Flores Labra (Presidente), Carlos Cantero Ojeda, Alejandro Foxley Rioseco y José Antonio Viera-Gallo Quesney.

Sala de la Comisión, a 21 de abril de 2004.

(FDO.): Sergio Gamonal Contreras

Secretario de la Comisión



## ANEXO

La Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el Conocimiento acordó, en su primera sesión, comenzar su trabajo con una fase de recopilación de antecedentes, análisis de los mismos y determinación del marco conceptual que definiría su labor en lo sucesivo.

Finalizado este período, se abocaría a generar las condiciones para una convocatoria de expertos y profesionales nacionales y extranjeros que le permitiera, como un órgano de difusión de las tecnologías de la información y el conocimiento(TICs) y su impacto en la opinión pública, erigirse en un ente que sienta las bases de las políticas públicas y privadas que deberán adoptarse para que el país pueda dar un salto cualitativo en la innovación y el acceso a la era digital, no sólo como mero reproductor de iniciativas foráneas, sino como creador de saber científico y tecnológico.

La Comisión ha realizado trece sesiones desde su constitución.

Concurrieron a estas sesiones, especialmente invitadas, las siguientes personas:

- El consultor señor Fernando Prieto, ex ejecutivo de la IBM y de ORACLE en Chile y México, y el señor Álvaro Díaz, Subsecretario de Economía

- El representante de la CORFO, señor Carlos Álvarez.

- Don Claudio Farah, Jefe de la División de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Salud y el señor Ignacio Jara, Coordinador Nacional del Proyecto Enlaces del Ministerio de Educación.

- El Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, General de División, don Juan Carlos Salgado; el Director de Telecomunicaciones, Informática y Guerra Electrónica, Comandante, don Ricardo Saffie, y el Jefe del Departamento de Informática, Comandante de Grupo, don Juan Polverelli.

- En representación del Ejército de Chile: El Comandante del Comando de Institutos Militares, General de División, don Javier Urbina; el Director del Instituto Geográfico Militar, General de Brigada, don Pablo Gran; el Comandante del Comando de Telecomunicaciones del Ejército, Brigadier, don Julio Figueroa; el Director de la Academia Politécnica Militar, Coronel, don Julio Baeza; el Jefe del SIDETEC, Coronel, don Luis Ortega; por el Proyecto Atenea, el Teniente Coronel, don Hernán Joglar y el Teniente Coronel, don Miguel Cantallopts, y por el Comando de Telecomunicaciones, el Teniente Coronel, don Ricardo Araneda.

- En representación de la Armada de Chile, el Director de Programas, Investigación y Desarrollo, Contraalmirante don Cristián Gantes; el Jefe del Departamento de Análisis de Sistemas de DIPRIDA, Capitán de Navío, don Claudio Canales; el Coordinador de Proyectos de la Tecnología de la Información de DIPRIDA, Capitán de Navío (R), don Cristián Camacho, el Jefe del Departamento de Redes del Servicio de Telecomunicaciones e Informática de la Armada, Capitán de Fragata, don Cristián Ramos; el Jefe del Departamento de Tecnología de la Información de la Dirección General del Territorio Marítimo, Capitán de Corbeta, don Marcelo Albarrán, y el Jefe del Departamento de Educación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, Teniente 1º, don Enrique Silva.

- En representación de la Fuerza Aérea de Chile, el Director de Telecomunicaciones e Informática, General de Brigada Aérea, don Pedro González; el Subdirector de Informática, Comandante de Grupo, don Luis Meza, y el Jefe del Departamento de Planes de la Subdirección de Informática, Comandante de Grupo, don Germán Celedón.

- En representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el señor Subsecretario de Telecomunicaciones, don Cristián Nicolai y el asesor de comunicaciones, don Rodrigo Mondaca; el profesor y Jefe del Departamento de Ciencias de la Computación de la Escuela de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica, don Miguel Nussbaum; el Decano de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, profesor don Francisco Brieba; el Director del Departamento de Ciencias de la Computación de la Universidad de Chile, don Ricardo Baeza; el Empresario y

Profesor de la Universidad Adolfo Ibáñez, don Ricardo Sanhueza; el Director Ejecutivo de la Fundación País Digital, don Edgar Spielman; el Vicepresidente de Desarrollo de Negocios de Sonda, don Claudio Orrego; el Director de Proyectos de Sonda, don Fernando Ortiz; el Gerente General de Telefónica Empresas, don Ricardo Majluf; el Gerente Técnico y de Operaciones de Telefónica Empresas, don Jorge O'Brien; el Director Comercial de Telefónica Empresas, don Emilio Kopaitic; el Subgerente de Ventas, Gobierno, Fuerzas Armadas y Servicios de Entel, don Guillermo Toro y el Director de Cuentas, don Luis Alberto Miño, y la Directora de la Biblioteca del Congreso Nacional, doña Soledad Ferreiro.

- Don Mario Valdivia, consultor experto en procesos.

- Los señores Lionel Carrasco, Vicepresidente de Soluciones Estratégicas de Neoris; Claudio Guzmán, Gerente General del Cono Sur de Neoris, y Fernando Poch, Director de Nuevos Negocios del Cono Sur de Neoris.

En los próximos párrafos se sintetizarán las principales ideas expresadas por los invitados, así como por los Honorables Senadores miembros de la Comisión, en cada una de estas reuniones.

-----

Exposiciones de los señores Fernando Prieto, consultor, ex ejecutivo de la IBM y de ORACLE en Chile y México, y Álvaro Díaz, Subsecretario de Economía (1º de abril de 2003).

El señor Presidente señaló que la exposición se centrará en los procesos y en la eficiencia, tanto en su concepto como en su relación con la labor legislativa.

Destacó que una adecuada noción de los procesos se relaciona no sólo con una mayor eficiencia, sino también con la capacidad de sobrevivencia de las empresas en el mundo actual. Por otra parte, agregó, una carencia en este sentido puede constituir una debilidad cultural que impida una adecuada inserción en la revolución informática mundial.

Hizo presente que en Chile existe un retraso en esta materia, faltan empresas que estén en sintonía con las visiones de procesos. Sin duda, agregó, hay procesos, pero el problema consiste en “hacer procesos” para ser competitivos.

El señor Fernando Prieto manifestó que en nuestro país se habla mucho acerca de las TICs pero nadie plantea el desafío de la eficiencia. Se hace mucha referencia a conceptos pero no a realidades, no a los procesos que llevan a una mayor eficiencia en la práctica.

Precisó que se maneja una imagen de la empresa como departamentos estancos, de producción, control de calidad, ventas, etc., con áreas que se han generado históricamente pero jamás han sido consideradas bajo una visión orgánica, ni se han estudiado sus interrelaciones y eficiencia, lo que, en la actualidad, con el avance de la tecnología, es factible y necesario.

Sobre el particular, se refirió a su experiencia personal en México.

En nuestro país, indicó, los factores que favorecen esta visión parcelada son los siguientes:

a) Los empresarios están cómodos con un esquema de crecimiento basado en la exportación de productos naturales con cierto valor agregado.

b) Nuestro país, a diferencia de México, no está al lado de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que nos aleja de los centros de desarrollo y de su influencia. No tenemos cercanía con los mercados.

c) La visión de los mexicanos es distinta a la nuestra, ya que su actividad económica es más grande y las posibilidades de salir a conquistar mercados son mayores.

En cuanto a la labor legislativa, la noción de proceso abre la posibilidad de ver las diferentes actividades que se realizan como interrelaciones entre diferentes actores para producir un resultado determinado. Precisó que debe realizarse un diagnóstico de la cadena de procesos que conlleva el trabajo legislativo y sus labores de asistencia, como un todo, en sus diversas relaciones, con el fin de estudiar qué es posible automatizar y optimizar para ser más eficientes.

Finalmente, aclaró que cualquier proceso de cambio requiere de la adecuada identificación de personas claves que lo lideren.

Luego, el señor Presidente presentó al señor Álvaro Díaz, Subsecretario de Economía, quien fue invitado a exponer acerca de la agenda de modernización tecnológica e informática del país.

El señor Álvaro Díaz expresó que para explicar la agenda modernizadora del Gobierno, haría referencia a un breve diagnóstico acerca del avance de Internet.

Subrayó que la conexión a Internet se ha desarrollado con una tasa de crecimiento anual de 15%, que de continuar a este ritmo permitirá que en el año 2006 un tercio de los hogares chilenos tengan acceso a la red. Además, con la posibilidad de bajar los costos de las computadoras y del acceso a Internet, es posible dar un nuevo salto en esta materia.

En cuanto al acceso de las empresas a Internet, según una encuesta efectuada el año pasado en 3.500 empresas, accede a la red casi la totalidad de la gran empresa, más del 90% de las medianas, un 37% de las pequeñas, y entre un 10 y 15% de las microempresas. Lo anterior, destacó, depende en gran parte de los servicios que el Gobierno ofrezca a través de la red, de forma tal que el privado esté motivado a conectarse.

También en el área educativa, en liceos y escuelas, se ha ampliado el acceso a Internet y a computadoras.

Por otra parte, agregó, en la actualidad son alrededor de cuatro millones los chilenos con acceso a la red. Sin perjuicio de que la cifra anterior no de cuenta de la “calidad de dicho acceso”.

A nivel de Gobierno, casi todos los Ministerios, Subsecretarías y Servicios Públicos tienen un portal web, que suman un total de 207, y que llegan a 410 si se suma a Prochile y a algunos municipios. También el Poder Judicial, la Cámara de Diputados y el Senado cuentan con su propio portal.

En la actualidad, señaló, se pueden hacer 100 trámites por la red, en el año 2000 sólo eran 5 y, en este momento, hay otros 40 ó 50 en preparación para fines de año.

No obstante lo anterior, precisó, subsisten desigualdades entre el gobierno central y las regiones, así como dentro del mismo gobierno central, como ocurre, por ejemplo, entre el Servicio de Impuestos Internos (SII) y el sector salud. Además, falta más interrelación entre los portales.

Para los próximos dos años, expresó el señor Subsecretario, el Gobierno se ha planteado los siguientes desafíos:

1) Educación y capacitación a través del programa de alfabetización digital.

Se trata de una campaña que pretende abarcar a 700 mil personas, a través de los centros del programa Enlaces (5.000), de las bibliotecas digitales (340) y de la red de infocentros (un poco más de 1.000). Será un curso de 18 horas sobre temas básicos, como el uso del mouse, word, Internet, trámites varios y otros, con un certificado que se otorgará a quienes lo hayan cursado. El programa se denomina “El Marinero”.



Para el éxito y difusión de esta campaña, se requerirá de la participación de todos los actores privados, públicos, universitarios, etc.

Además, se ha contemplado que 25 Liceos Técnico Profesionales se especialicen en tecnologías de la información.

Por otro lado, se está reestudiando con CONICYT el currículum universitario, tanto de pregrado como de postgrado, para fortalecer y mejorar la calidad de la formación general de profesionales en el uso de estas tecnologías, así como también en ciencias de la computación e ingeniería. Al respecto, hizo referencia a la experiencia de algunos estados al sur de la India, donde existe la mayor comunidad de software del mundo.

2) Acceso a la banda ancha, indispensable para las aplicaciones más intensivas en información.

Para estos efectos, se requieren regulaciones en materia de telecomunicaciones que permitan un menor costo del acceso a Internet y a la banda ancha, a fin de fomentar la competencia.

3) Gobierno electrónico en el marco de tres grandes proyectos estratégicos en el corto plazo.

El primero se basa en la posibilidad de realizar trámites para las empresas por vía de la red. Se trata de 35 trámites que se enmarcan en un tema de procesos que sirvan de acicate para que las empresas se conecten.

El segundo se refiere a la nueva fase de Chilecompra, que se está licitando y es de esperar que en cierta forma obligue a los servicios públicos a utilizarla.

El tercero dice relación con el tema de la factura electrónica. Esta materia es complicada ya que implica un cambio en el sistema contable dentro de la empresa.

Agregó que es fundamental que el proceso del gobierno electrónico se haga bien ya que, de lo contrario, se genera desconfianza y se desincentiva su utilización, como ha ocurrido en Inglaterra.

Hizo presente que hay otros proyectos estratégicos a largo plazo de gran importancia:

a) El marco regulatorio, con las enmiendas que se están estudiando en materia de derechos del consumidor, específicamente en el comercio electrónico.

Además, debe presentarse el proyecto de ley de propiedad intelectual que adecúa la legislación al Acuerdo de Libre Comercio con Estados Unidos de Norteamérica. Se trata de la propiedad intelectual en la era digital. Actualmente, precisó, la legislación regula los derechos de autor desde la perspectiva del papel. Sin embargo, este punto de vista debe

cambiar hacia una legislación que aúne una regulación más proteccionista para los autores, con una mayor flexibilidad en el “uso razonable” de la información.

Otro tema importante es el de los estándares entre los sectores públicos y privados. En la actualidad, se trabaja en un estándar técnico que facilite la operabilidad entre ambos sectores.

b) Promoción de la industria digital.

Chile no será un productor de chips pero sí de servicios y software, como en el caso de las Fuerzas Armadas chilenas.

c) Seguridad, en el sentido de que la infraestructura de información es susceptible de ser atacada. Por tanto, en esta materia, hay que ser cuidadosos a fin de compatibilizar seguridad con privacidad.

d) Radio y televisión digital. En esta materia el problema no es la norma técnica que se utilice, la norteamericana o la europea, sino la forma en que se va a organizar la industria.

El Honorable Senador señor Arancibia planteó una serie de inquietudes relativas al desarrollo tecnológico en México, en comparación con el proceso chileno.

Agregó que una de las dificultades a considerar en materia de TICs es el de la obsolescencia de equipos y programas, y la forma de enfrentar el vertiginoso desarrollo tecnológico. Hizo presente que se trata de una materia primordial al estudiar estos temas.

Al respecto, el señor Prieto señaló que cada vez que se decide cambiar de sistema computacional, debe evaluarse lo que se gana y lo que se pierde. Además, es importante usar estándares de oficina “livianos”, para que los equipos no queden obsoletos tan pronto.

El señor Presidente indicó, respecto de este punto, que la industria está interesada en la rápida obsolescencia de los equipos, por lo que debe buscarse una solución barata que permita usar máquinas poderosas a bajo costo, imprescindibles en países pobres como el nuestro.

Por último, el señor Presidente agradeció las dos intervenciones y precisó que la del señor Prieto trata la informática como una herramienta para producir competitividad estratégica, a diferencia de la del señor Díaz, que se centra en la difusión de la cultura digital. Son dos puntos de vista muy distintos.

Concluyó enfatizando que el problema y el desafío radica en cómo unir ambas visiones.

-----

Intervención del señor Carlos Álvarez, representante de la CORFO (15 de abril de 2003).

El expositor, al comenzar su intervención, sostuvo que, desde el año 1996, uno de los objetivos primordiales del Gobierno, en el ámbito que preocupa a la Comisión, ha sido elevar la productividad y la competitividad de las empresas chilenas.

Para cumplir ese objetivo, agregó, la CORFO ha debido concentrar sus esfuerzos en la convicción de que las nuevas tecnologías de la información contribuyen decisivamente a aumentar la productividad de las empresas existentes, a estimular la aparición de nuevas empresas e industrias y de áreas de negocios, a favorecer cambios en las estructuras administrativas de las organizaciones empresariales y a mejorar el entorno en que se desarrollan los procesos productivos y la orientación de las instituciones para el logro de sus fines (en la medida que permiten una mayor eficiencia en el uso de recursos humanos y materiales).

En ese contexto, la CORFO ha establecido algunas áreas de acción preferente para la masificación de las TICs, sea facilitando o proveyendo infraestructura para el acceso a estas tecnologías, apoyando la creación de empresas, promoviendo la incorporación de tecnología y mejorando las condiciones del entorno (por ejemplo, mediante certificación digital, la puesta en marcha de Chilecompra y la instalación de la Rednegocios, esto es, el portal de las pequeñas y medianas empresas).

Enseguida, señaló que para tales efectos la CORFO ha implementado algunos mecanismos especiales, como la adaptación de instrumentos de apoyo que se traducen en estrategias comerciales para implementar el comercio electrónico y el establecimiento de un conjunto de programas de fomento, entre ellos, el destinado a facilitar el contacto entre agentes productivos por medio de proyectos “B2B” y de desarrollo de proveedores para grandes tiendas, como Almacenes París.

En lo que concierne a nuevos emprendimientos, destacó la importancia de las denominadas “incubadoras de empresas” con base universitaria, la generación de condiciones para capitales de riesgo que permiten el despegue de nuevas empresas o negocios con recursos de hasta \$40 millones por proyecto (en este caso, se trata de iniciativas empresariales que se encuentran en una fase más avanzada que la sola idea de un nuevo negocio, y que habilita, por ende, para la búsqueda de inversionistas), y el financiamiento que ha provenido del Fondo de Desarrollo Tecnológico (FONTEC) destinado a innovación y transferencia tecnológica.

Dos aspectos de especial preocupación para la CORFO han sido el relativo al impacto que genera en el sector educación el uso de TICs, y los mecanismos para atraer inversiones de alta tecnología.

En el primer caso, se pretende incentivar el empleo de tecnologías para mejorar sustancialmente los procesos de enseñanza y aprendizaje, así como favorecer la formación de las destrezas requeridas en los alumnos para la adecuada utilización de estas herramientas

informáticas. También se han creado aplicaciones que propenden a fortalecer la gestión de los establecimientos educacionales.

En lo que respecta a la atracción de inversiones, sostuvo que el propósito se encamina a diversificar la base productiva y exportadora nacional hacia sectores intensivos en el uso de nuevas tecnologías. A juicio del Gobierno, existe una ventaja comparativa en el país que permite considerarlo como una plataforma para la prestación de servicios internacionales, como centros de soporte de post-venta o de servicios compartidos dentro de una misma organización empresarial.

Componentes de este programa son el fortalecimiento de la imagen-país, la generación de inversiones mediante promoción focalizada y el otorgamiento de distintas clases de incentivos a las compañías extranjeras para su traslado.

El cálculo estimativo supone que, en los próximos años, este sector podría significar diez mil nuevos empleos y exportaciones por US\$20 millones anuales.

Sin embargo, hizo hincapié en que temas esenciales son la revisión y la adecuación del régimen jurídico del área de servicios internacionales, siendo urgente avanzar en la ratificación de los tratados internacionales sobre doble tributación, y la formación de profesionales que puedan desempeñarse en este ámbito productivo.

Consultado por el Honorable Senador señor Arancibia acerca de la seguridad y confiabilidad del comercio electrónico al momento de realizarse las transacciones, señaló

que los niveles de seguridad son altos, pero que el uso de estas tecnologías depende también de la sensibilidad de los consumidores y de su disposición al uso de las mismas.

En lo que atañe a los factores que inciden en la localización de compañías extranjeras en el país, también motivo de inquietud del citado señor Senador, informó que se trata más bien de un conjunto de elementos que confluyen para resaltar la conveniencia de un determinado país por sobre otros, entre ellos mencionó: acceso a clientes, ambiente social y político, facilidad para hacer negocios, infraestructura de telecomunicaciones, nivel de corrupción, costos laborales, carga tributaria y existencia de profesionales calificados.

Chile presenta una carencia en la capacidad de sus profesionales para desempeñarse de manera bilingüe, lo que se constituye en un obstáculo que debe ser superado.

El Honorable Senador señor Foxley, al hacer uso de la palabra, advirtió que si bien la CORFO demuestra estar sintonizada con las necesidades vinculadas al fomento de nuevos negocios, el diseño que se ha utilizado para financiar y fomentar iniciativas y proyectos adolece de cierta dispersión, dado que se han multiplicado las líneas de acción pero destinando recursos exiguos, lo que atenta contra la obtención de resultados más consistentes. De allí que, argumentó, sería oportuno una revisión crítica de los instrumentos de promoción y fomento empleados hasta la fecha, que signifique la adopción de otros mecanismos que mejoren sustancialmente los logros. De no darse este análisis, dijo, continuarán los planes pilotos pequeños, de escasa repercusión, que no transformarán el perfil de nuestra actual estructura productiva.



El personero de la CORFO explicó que para el Gobierno la llegada de nuevas inversiones pasa por mejorar el crítico nivel de conocimiento que los potenciales inversionistas tienen del país. Por tal razón, se ha optado por privilegiar una manifestación concreta de voluntad en orden a persuadir a los inversionistas de las bondades de invertir en Chile, para lo cual el Gobierno asume un compromiso explícito y continuado con el inversionista en todo el proceso que concluye en su instalación en el territorio nacional.

El Honorable Senador señor Flores, Presidente de la Comisión, comentó que en este esfuerzo que se hace para la transformación tecnológica nacional, se extraña la presencia de los grandes grupos económicos chilenos, que han preferido mantenerse en sus áreas tradicionales de negocios. Luego requirió al personero de la CORFO por los fracasos o las frustraciones que han acompañado las iniciativas gubernamentales.

Al respecto, el consultado aludió a las falencias en recursos humanos calificados y a la necesidad de flexibilizar los programas curriculares universitarios para la preparación de profesionales idóneos, todo lo cual caracteriza la falta de audacia del sistema educativo para entrar de lleno en la era tecnológica. Comentó, sobre la materia, que se han dado algunas circunstancias desafortunadas. Así, postulados al MECESUP por tres universidades del país, unos proyectos de actualización de las mallas de la carrera de ingeniería electrónica, que contaban con el apoyo de una empresa extranjera, fueron rechazados por el respectivo comité calificador.

A juicio del Honorable Senador señor Cantero, circunstancias como la descrita demuestran que existe una grave carencia por parte de las autoridades responsables para la

gestión del conocimiento, lo que se traduce en que el esfuerzo que se lleva a cabo padece de incoherencia. Lo anterior, dijo, puede explicarse por la incapacidad estructural del Estado para acometer un período de cambios profundos de los tradicionales modelos de sociedad.

Al finalizar la sesión, los señores Senadores y el representante del Ejecutivo coincidieron en que Chile carece de una estrategia integral de desarrollo productivo donde las nuevas tecnologías de la información se constituyen en oportunidades para provocar saltos cualitativos.

-----

Exposición de los señores Claudio Farah, Jefe de la División de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Salud e Ignacio Jara, Coordinador Nacional del Proyecto Enlaces del Ministerio de Educación (29 de abril de 2003).

El señor Claudio Farah expresó que, históricamente, Chile ha destacado en la región por sus estadísticas en materia de salud.

No obstante, agregó, un grave problema aún presente se relaciona con la falta de una homogeneidad mínima entre los distintos servicios. Aunque en décadas pasadas se han elaborado directrices y recomendaciones para el desarrollo de sistemas de información en salud, no se ha establecido la coordinación necesaria para estos efectos, coexistiendo sistemas de información múltiple, lo que se ha visto agravado por las restricciones presupuestarias.

Los proyectos se focalizaron en aspectos de administración financiera.

Destacó, el personero de Gobierno, que la actual reforma de la salud constituye una oportunidad para la implementación de un sistema unificado de información en el sector.

Para estos efectos, se piensa estructurar un sistema principal y único de monitoreo permanente de atención a pacientes en la clínica y en la organización de los recursos.

Los servicios de información se orientarán hacia el presupuesto, los proyectos de inversión, el personal, las estadísticas, el registro de ingresos hospitalarios, el registro de vigilancia de enfermedades, la acreditación de los beneficiarios, el registro de prestaciones del Fondo Nacional de Salud (FONASA) y de la Superintendencia de Instituciones de Salud Previsional (ISAPRES).

Añadió que con el PLAN AUGE se podrá obtener una visión permanente e integral de las garantías, de los indicadores de productividad, del perfil epidemiológico de los pacientes, así como de otros datos de interés.

Ante una consulta formulada por el Honorable Senador señor Flores, acerca del contenido y funcionamiento del sistema que se piensa establecer, expuso que está concebido como una red nacional de todos los establecimientos, con posibilidades de obtener información desagregada y datos estadísticos.

El Honorable Senador señor Cantero expresó que si bien el sistema nacional que se pretende implementar se centra en la conectividad y en la accesibilidad, sería de interés conocer si se ha considerado otro elemento para su estructuración.

El señor Claudio Farah finalizó su exposición comprometiéndose al envío de los documentos que dan cuenta del modelo de procesos que irá asociado a la mejora del sistema de información de salud derivado del Plan Auge.

Luego, el señor Ignacio Jara, Coordinador Nacional del Proyecto Enlaces del Ministerio de Educación, señaló que este proyecto busca el desarrollo de la sociedad de la información desde la perspectiva de la equidad.

En el último censo, un 20% de los hogares tenía acceso a las TICs y un 90% de los alumnos, en sus colegios.

Sobre el particular, destacó que el proyecto Enlaces implica una red educacional que opera en tres ámbitos coordinados. El primero relativo a la infraestructura educativa con software, hardware y asistencia técnica. El segundo en el área de la cultura digital que permite el desarrollo de competencias, innovación educativa, e-learning, etc. El tercero vinculado a la modernización de la gestión.

Con todo, precisó que la red Enlaces cubre al 80% de los colegios del país, que atienden al 95% de los alumnos, pero aún el tiempo de que disponen es insuficiente para sus necesidades.

Nuestro país, agregó el personero, destaca en las encuestas. Por ejemplo, explicó, en el Estudio Internacional de Tecnologías de la Información en el Sistema Escolar, SITES, Chile es el único país latinoamericano que participó y sus resultados son bastante satisfactorios, en la relación de alumnos por computadora, capacitación de profesores o características técnicas de los equipos.

Dentro de las prioridades, destacó la apertura de las escuelas a la comunidad, con el fin de cooperar con la denominada alfabetización digital, de padres y apoderados, y de toda la comunidad, con una meta de 500 mil personas.

Además, es necesario implementar la banda ancha en todos los establecimientos y mejorar en los estándares internacionales.

Respecto de los problemas, hizo referencia a la insuficiente infraestructura, al bajo número de computadoras y al limitado acceso a la red.

Otro problema dice relación con la incapacidad de algunos profesores para integrar las TICs en el trabajo escolar.

Por otra parte, es necesario aumentar el control y la exigencia en la utilización de los equipos, ya que algunos de los beneficiarios del programa no han respondido adecuadamente.

Ante una inquietud del Honorable Senador señor Cantero, el personero se comprometió a remitir los estándares internacionales respecto de las competencias del sistema educativo en esta materia. Asimismo, el señor Senador consultó por el objetivo general del Proyecto Enlaces.

A continuación, el Honorable Senador señor Viera-Gallo preguntó acerca del objetivo del proyecto Enlaces, así como cuál sería el modelo óptimo al que se debe aspirar en esta materia.

Por su parte, el Honorable Senador señor Foxley expuso que debe enfrentarse el problema del material de contenido educativo. En su opinión, el proyecto ha hecho grandes inversiones en estructura física pero ésta ha sido subutilizada por los beneficiarios.

Luego, el Honorable Senador señor Arancibia consultó si se ha considerado la forma de capacitar a los profesores en la utilización de estas tecnologías, con el fin de mejorar el sistema educativo. Preguntó si se ha elegido un método educativo específico.

Al respecto, recordó el programa “Marinero” que hiciera llegar don Álvaro Díaz en una sesión anterior, y cuyo objetivo es permitir que personas de la tercera edad o de poca cultura ingresen al mundo de las tecnologías de la información.

A modo de respuesta, el señor Ignacio Jara precisó que el software Marinero fue concebido como un mecanismo de capacitación digital de adultos.

Por el contrario, los profesores disponen de más tiempo para el aprendizaje y se apoyan mutuamente. Lamentablemente, pareciera que no interactúan lo necesario utilizando estas tecnologías con sus educandos.

Respecto de la utilización de Enlaces, la verdad es que hay varios usos, como ocurre por ejemplo con la utilización del lenguaje LOGO en la construcción de proyectos, lo que permitiría el desarrollo intelectual de los niños. No obstante, aún los estudios no avalan dicha conclusión.

Incluso, añadió, el mero contacto con la tecnología no genera en sí habilidades, sino que son necesarias otras interacciones que complementen su uso.

Por el contrario, en nuestro país se ha privilegiado la libertad de los establecimientos respecto del modelo a ocupar, según sus necesidades y particularismos geográficos y socioculturales.

Explicó que la inversión en Enlaces, entre los años 1992 y 2003, asciende a 160 millones de dólares.

Finalizando la sesión, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Flores, expuso que el Ministerio de Educación debiera tomar dos o tres colegios para medir los efectos del proyecto Enlaces y las dificultades y desafíos futuros.

Hizo presente, además, que, en cierta forma el conocimiento ha perdido solemnidad, ya que los alumnos le pierden un poco el respeto al profesor cuando manejan mejor que él las TICs y, por tanto, pueden informarse incluso más y de mejor forma que el maestro acerca de una determinada materia.

Precisó, finalmente, que un desafío decisivo a futuro será la extensión del ancho de banda.

-----

Simposio: "Tecnologías de la Información en las Fuerzas Armadas" (5 de mayo de 2003).

El Señor Presidente, luego de declarar abierta la sesión y de agradecer al Jefe de Estado Mayor de la Defensa Nacional, General de División señor Juan Salgado, por la colaboración que prestara para la organización del encuentro, señaló que su objetivo consistía en generar una conversación y una presentación de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, en relación con las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TICs).

El futuro de Chile, agregó, dependerá fundamentalmente del modo cómo se integre el país en la sociedad planetaria digital. En tal sentido, se encuentra retrasado en la incorporación tanto de las nuevas tecnologías, cuanto de la producción de estos bienes.



En ese entendido, prosiguió, la Comisión pretende ampliar los horizontes y el diálogo con actores de la sociedad civil y militar y, en lo que concierne a esta sesión, conocer el estadio actual en que se hallan las instituciones castrenses en la materia y su visión de futuro.

#### 1) Presentación del Ejército de Chile

Con motivo de su exposición, el General de División señor Javier Urbina hizo, primeramente, una breve relación del diagnóstico que esta institución ha hecho acerca de la materia en la perspectiva de su misión global.

El Ejército, dijo, participa en la disuasión, en la cooperación, en el desarrollo nacional y en la cohesión social. Para cumplir tales cometidos necesita desarrollar distintas capacidades. Así, para la disuasión, las capacidades estratégicas; para la cooperación, las político-estratégicas; para el desarrollo nacional, las de colaboración, y para la cohesión social, las de integración.

Dichas capacidades implican acciones concretas:

Si se trata de las capacidades estratégicas, la labor del Ejército persigue reducir las amenazas, incrementar el poder nacional y fortalecer la acción conjunta con las restantes ramas de las Fuerzas Armadas.

En cuanto a la capacidad político-estratégica, se busca incrementar la presencia internacional con caracteres de permanencia, mediante la participación en misiones de paz y de integración regional, entre otras actividades.

Respecto a la capacidad de colaboración, la finalidad es propender a la integración física del territorio, el aporte al desarrollo económico mediante la industria militar, la capacitación de jóvenes en el Servicio Militar y la participación en ciencia y tecnología.

En lo que se refiere a la capacidad de integración, cabe considerar el aporte a la unidad e integración social, el Servicio Militar, la presencia permanente en el territorio y el apoyo en casos de emergencia y catástrofe.

El representante del Ejército recordó, enseguida, que la institución ha servido como catalizador en relevantes acciones que el Estado ha emprendido, como en el caso de los programas de alfabetización que permitieron a los jóvenes reclutas y soldados completar sus estudios básicos y medios, así como adquirir conocimientos en determinadas artes y oficios técnicos.

En la actualidad, sostuvo, el progreso tecnológico impone realidades diferentes. El personal del Ejército convive diariamente con tecnologías de la información, lo cual exige importantes procesos de capacitación en estos avances.

Profundizando en las capacidades estratégicas y político-estratégicas, el Ejército implementa sistemas de mando y control que permiten integrar los sistemas de armas para la

resolución exitosa de la batalla. Éste es un campo propicio para la incorporación de nuevas tecnologías.

Hace quince años, informó, la institución desarrolló un sistema de simulación para entrenar comandantes en el campo de batalla, sin necesidad de ir a terreno.

El modelo se utilizó para diseñar un sistema de simulación de conducción de medios de catástrofe, que ha permitido entrenar funcionarios municipales en Santiago, Arica y otras provincias. Hoy existe un proyecto del FONDEF, en conjunto con la Academia de Guerra del Ejército, la Academia de Politécnica Militar y la Universidad del Norte, para diseñar un nuevo sistema de simulación en caso de catástrofe. Se debe destacar, dijo, que ciertas aplicaciones militares son susceptibles de un traspaso inmediato al área civil, lo que reporta una ventaja evidente para el país.

Las TICs, añadió, son una herramienta clave para la gestión del conocimiento, que a su turno se erige en una piedra angular para el desarrollo tecnológico del Ejército.

En ese entendido, esta rama castrense llevó a cabo un análisis y evaluación acerca de sus necesidades tecnológicas o científico-tecnológicas, que denominó Proyecto ATENEA. Se trató de un esfuerzo inédito que buscó sentar las bases para la planificación del desarrollo tecnológico, en función de las cuatro capacidades que esta arma militar debe generar. El objetivo es que el Ejército esté en condiciones materiales y humanas para su plena inserción en la sociedad del conocimiento.

La evaluación permite al Ejército reconocer sus carencias y, por lo mismo, colaborar y actuar en conjunto con entes estatales, universitarios, empresariales e industriales y con organismos internacionales, para buscar mancomunadamente el conocimiento tecnológico que requiere.

Por otra parte, el análisis crítico permite adquirir conciencia de la dinámica del entorno, lo cual facilita la apertura del Ejército para identificar las señales de cambio y su flexibilidad para adaptarse a las nuevas circunstancias y recibir información.

Las TICs constituyen, así, un activo disponible que progresa de continuo y que, en el contexto de la sociedad del conocimiento, estimulan al Ejército para pensar su organización más apropiada de manera de trabajar cooperativamente con otras entidades.

Concluida su exposición, hizo uso de la palabra el Jefe del Comando de Telecomunicaciones, Brigadier señor Julio Figueroa.

El Oficial explicó que, en lo que respecta a sistemas de mando y control, el Ejército se encuentra estudiando y materializando el desarrollo de un sistema definido como la integración de los procesos de gestión, tanto operacionales como de comunicaciones, de computación, inteligencia y de los procedimientos en funcionamiento que posee para su accionar. Lo anterior genera conocimientos propios, impulsa la creación de una masa crítica para el desarrollo de capacidades y facilita la autosuficiencia tecnológica.

En este ámbito, dijo, la Academia de Guerra del Ejército está diseñando un Sistema de Autocontrol que contempla las siguientes habilidades: visualización de una carta digital georeferenciada mediante un computador portátil; localización de la posición de la unidad y carta digital por medio de un receptor GPS; transmisión de información práctica y de localización mediante simbología militar estándar, y transmisión de mensajes de texto y elaboración de órdenes gráficas. Los aspectos mencionados son esenciales en el área táctica. Esta tecnología será aplicada, más tarde, en cada unidad de combate o batallón.

Además, la Academia Politécnica Militar ha trabajado en un Programa de Mando y Control, cuyo objetivo es desarrollar capacidad tecnológica en el área de comando, control, comunicaciones, computación e información. Este programa persigue generar conocimientos propios e impulsar la creación de una masa crítica para el desarrollo de capacidades en un ambiente operacional común, por medio de los sistemas de maniobra, inteligencia, defensa antiaérea, apoyo de fuego, apoyo logístico, apoyo administrativo, fusión de datos y guerra electrónica. Todo ello, sobre una plataforma de sistemas de comunicación e información que apoya al Estado Mayor y, en definitiva, al comandante de una unidad.

El Proyecto FONDEF que lleva a cabo la Academia de Guerra, denominado SIGEN, señaló, consiste en un modelo de simulación para la gestión y entrenamiento en situaciones de emergencia. Actúan como investigadores la Academia Politécnica Militar y la Universidad Católica del Norte, y como patrocinadores el Instituto Geográfico Militar y la Oficina Nacional de Emergencias del Ministerio del Interior. Tendrá aplicabilidad en emergencias a nivel regional y utilizará programas de simulación e inteligencia artificial.

CONICYT ha asignado \$200.000 miles para el proyecto, y su plazo de ejecución es de dos años, a contar de mayo de 2003. La patente de este sistema es de propiedad del Ejército de Chile y, por ende, del Estado.

También merece citarse el Programa sobre Sistema de Entrenamiento de Gestión de Instituciones y Organizaciones (SEGIN), para la prevención y gestión de emergencias. A la fecha, se han capacitado alrededor de mil personas de las municipalidades de la Reina, Maipú, Peñalolén, Conchalí y Arica.

En materia de telecomunicaciones, el Ejército cuenta con una red de mando institucional, denominada HERMES, que posee un subsistema de microondas con las siguientes características: red digital de microondas punto a punto, con ciento veintitrés estaciones en las bandas de 1,5 ó 2,3 y 7 Ghz., que permitirá la transmisión de voz, datos y videoconferencias; capacidad para cuatrocientos ochenta canales, a 64 Kbps. por segundo cada uno, con una definición de cuatro mil kilómetros lineales (Arica a Puerto Varas), y con proyección satelital hacia Coihayque y Punta Arenas (esto es, Séptima y Quinta Divisiones del Ejército).

Por su parte, añadió, el sistema de conmutación telefónica, esto es, de redes estructuradas a base de servidores de conmutación de última generación, constituye un subsistema que, integrado a la red de microondas institucional, permite conformar una red privada capaz de soportar aplicaciones de voz, datos y videoconferencia; servidores de enrutamiento capaces de gestionar comunicaciones en tiempo real; una red de conmutación privada integrada a la red pública en cada uno de sus nueve nodos, vale decir, en los asientos

de cada una de las unidades operativas o divisiones del país (dos en Santiago, en el edificio de las Fuerzas Armadas y el Comando de Telecomunicaciones), y una arquitectura y capacidad de tráfico que imposibilita el bloqueo en las comunicaciones de mayor demanda de tráfico.

A lo anterior, se agrega un Sistema de Comunicaciones de Campaña que se estructura como una red de campaña a base de nodos, orientada a la realización de operaciones militares. Constituye una plataforma de comunicaciones sobre la cual corre una aplicación de mando y control, se integran las redes fijas de conmutación de datos, a través de la red de mando institucional, en cualquiera de sus puntos y proporciona servicios de telefonía, fax, correo electrónico, transferencia de archivos y videoconferencia.

El Proyecto Blanco, de transmisión de datos y videoconferencia del Ejército, permitirá integrar cada una de las unidades operativas de las divisiones del Ejército, mediante tres subsistemas. El primero, es un subsistema de videoconferencia que considera la instalación de monitores de treinta y cuatro pulgadas, pizarra electrónica, cámaras de alta resolución y cámara de documentos. El segundo, un subsistema de solución de comunicaciones de los comandos y altas reparticiones de la Región Metropolitana, organismos que no contaban con una integración a través de microondas. El tercero, un subsistema de transmisión de datos con su respectivo switch, router y encriptador. Se espera su plena operatividad para diciembre de 2003.

La red de transmisión de datos, dijo, cuenta con un correo institucional, un portal web de la intranet del Ejército, y las respectivas redes de área local en las distintas unidades

operativas del país, considerando además organismos que pertenecen a la Comandancia en Jefe del Ejército. Por ahora se encuentran fuera de esta red el Comando de Salud y la Brigada de Aviación del Ejército.

El portal web del Ejército es visitado diariamente por más de doscientas cincuenta personas, contiene vínculos orientados a escolares y menores de edad y también a instituciones nacionales y extranjeras.

Por último, comentó que la Academia Politécnica Militar elabora un proyecto piloto para la implementación de una infraestructura de clave pública, que habilitará aplicaciones que necesitan de un alto grado de seguridad. Este tipo de infraestructura proveerá al Ejército de servicios de criptografía, de llave pública y firma digital, de tal forma de garantizar la confiabilidad, el control de acceso, la integridad de los datos y la autenticación de los entes participantes.

A continuación, intervino el Director del Instituto Geográfico Militar, General señor Pablo Bran, quien expuso acerca de la cartografía digital, el comercio electrónico y la gestión de organizaciones.

Luego de reseñar brevemente algunas funciones de extensión y difusión del Instituto en el campo del conocimiento de la geografía y cartografía nacional y universal, para las que opera con una imprenta propia, el personero señaló que este organismo cuenta con dos sistemas, a saber, una intranet que permite manejar los sistemas de información estratégica, productiva, documental y de correo interno, y un portal web que incorpora al Instituto al



comercio electrónico, y que le permite vender sus productos, el denominado "clearing house" y manejar su correo electrónico.

El Instituto, prosiguió, ha optado por el uso de ambas redes como una manera de asegurar que la información militar clasificada no pueda ser invadida o interceptada.

Más adelante, el Director del Instituto detalló los ámbitos que comprende el sistema de información estratégica, en actual explotación, que permite la adecuada gestión administrativa, financiera y productiva, con todos los subsistemas que lo componen.

En lo que concierne al sistema de la red productiva, sostuvo que implica una serie de servidores que administran todo lo relativo a producción cartográfica, de control de calidad, información fotogramétrica, y los respaldos informáticos. Además, incluye las herramientas que permitirán a los usuarios utilizar la futura información geoespacial que estará a su disposición.

Desde que partiera la cartografía digital en nuestro país, agregó, los levantamientos cartográficos han seguido un proceso que contempla una planificación previa, las fotografías aéreas respectivas, el trabajo de terreno (esto es, la medición en terreno de los puntos geodésicos) y la clasificación de campo (para completar los antecedentes que no muestran las fotografías).

Posteriormente, viene el proceso de aerotriangulación, esto es, el cálculo de los valores de las coordenadas de todos los puntos de la fotografía aérea, en base a las

mediciones que se hicieron en terreno. Esto se lleva a cabo en forma analítica mediante instrumentos computacionales especiales.

Luego, comienza la fase de captura de datos o de restitución digital, esto es, la traducción de la fotografía aérea a un dibujo o plano. En ese momento interviene el Departamento Cartográfico, que ejecuta el proceso de edición cartográfica y de manejo de la información para su estandarización según normas internacionales. Ello implica la aplicación de mecanismos de control de calidad, para detectar errores y quedar en condiciones de efectuar la edición final. El producto resultante es la carta digital y el plano impreso.

Respecto de las nociones actuales de la geodesia, explicó que antes de la aparición de las TICs se consideraba algo estable, pues se suponían las coordenadas terrestres como puntos fijos. Sin embargo, con la tecnología actual ha quedado demostrado que las redes geodésicas están en permanente movimiento a velocidades variables, según la zona del globo terráqueo en que se realice la medición.

De allí que sea necesario conocer exactamente la posición de cada uno de los puntos que existen en el país. Al efecto, se ha instalado una serie de estaciones a lo largo del territorio nacional en conjunto con consorcios universitarios (chilenos, estadounidenses y alemanes), y se han suscrito convenios con sistemas internacionales de referencia.

Con las estaciones fijas el Instituto ha obtenido precisión milimétrica, así como las coordenadas de esos puntos y sus campos de velocidades. Esto permite confeccionar el

soporte de las redes geodésicas y poseer información actualizada para trabajos técnicos y de investigación destinados a producción cartográfica. El sistema, además, aporta conocimiento avanzado acerca de la dinámica terrestre.

El Instituto, informó, cuenta con sistemas de posicionamiento global (GPS, por su sigla en inglés) que se utilizan para trabajo en terreno, así como computadoras de última generación para cálculos geodésicos. En cuanto a los programas computacionales, se emplean softwares extranjeros y desarrollados por los científicos del Instituto.

El organismo, dijo, tiene capacidad para realizar toda su actividad en forma digital, esto es, procesamiento de imágenes satelitales, entre otros fines, para el estudio de recursos naturales.

Cobran relevancia, en este contexto, dos departamentos del Instituto, a saber, el de Investigación y Desarrollo y el de Planificación de Estudios.

Desde el punto de vista de la cartografía digital, el Instituto produce hoy cartografía a escalas 50 mil, 250 mil y 500 mil; realiza procesos de captura, control de calidad y edición gráfica, y está abocado a transformar la cartografía digital en formato DGN en una base de datos geoespacial, para su utilización por los sistemas de información geográfica de entes públicos y privados. Asimismo, elabora un proceso de resimbolización y de publicación para imprimir sus cartas.

En la cartografía a gran escala, se pretende acometer la cartografía 1:1000 para su uso por los municipios. Se trata de cartas que contienen información completa, y que incluso muestran detalles como ubicación de grifos, tapas de alcantarilla o postes del alumbrado público.

Para cumplir con su función de información geográfica, tanto nacional como internacional, el Instituto produce discos compactos multimediales e interactivos.

En colaboración con la Academia Politécnica Militar, el organismo desarrolló un manual digital de lectura de cartas topográficas, de amplia aceptación y uso en la educación universitaria y en el Ejército. Pronto llegará al mercado un atlas histórico digital de Chile.

Enseguida, el personero aludió a la extensa colección de atlas, mapas, planisferios y volúmenes de libros científicos, geográficos y de divulgación que genera el Instituto, que han merecido diversos premios en Chile y el extranjero.

En materia de investigación científica, mencionó especialmente el proyecto que lleva a cabo en conjunto con universidades nacionales y entidades extranjeras (entre ellas, el Instituto Cartográfico Geodésico Alemán), por un valor de US\$ 15.000 miles, que permite fijar la posición de la tierra en el espacio, conocer la órbita de satélites artificiales, medir la gravedad e identificar las mareas terrestres, conocer los movimientos telúricos y efectuar las correcciones que por razones meteorológicas afectan todas las mediciones.

El Instituto, dijo, ha venido adquiriendo cierta experticia en el uso de imágenes de radar para actualización cartográfica y generar cartografía nueva, especialmente en zonas donde existe mucha nubosidad.

En otro orden de ideas, cuenta con un software que se denomina ORCA destinado a apoyar a las unidades menores del Ejército, mediante el empleo de cartografía digital para artillería e infantería y algunos trabajos del arma de ingenieros y blindados.

El personero destacó, también, la participación del Instituto en el llamado Sistema Nacional de Información Territorial, creado a instancias del Presidente de la República.

En dicho ámbito, le ha correspondido coordinar a los entes públicos que producen información territorial básica, de manera de unificar el lenguaje y generar los datos cartográficos necesarios. Este sistema permitirá un importante ahorro de recursos fiscales, así como acceder de manera rápida y fidedigna a la información de que se trata. Es un esfuerzo de proporciones, comentó, pues supone diseñar una estructura de datos espaciales con el objetivo de generar un marco regulatorio que, a la luz de estándares aceptados, recursos humanos y financieros, permita producir, procesar, almacenar y mejorar la información que se administra y distribuye a través de redes electrónicas.

Todo lo expuesto, argumentó, ha debido ser resguardado de ataques informáticos y virus computacionales, lo que ha exigido al Instituto estar absolutamente actualizado en esta materia.

Un aspecto medular ha sido la capacitación del personal que labora en el organismo, dada la complejidad de los sistemas y tecnologías en aplicación.

#### Ronda de preguntas

Concluida la presentación del Ejército, tuvo lugar una ronda de preguntas. En ella se produjeron las siguientes intervenciones.

El señor Fernando Prieto se mostró interesado en conocer el uso de la informática para la administración interna del Ejército, en términos de adquisiciones, logística, inventarios y personal.

El representante del Ejército sostuvo que en las áreas de guerra electrónica y comunicaciones, así como en cada una de las unidades operativas, existe un Departamento de Informática y Computación, y a nivel de los regimientos, una sección de informática y computación. La dirección corresponde a un comité permanente del Estado Mayor General del Ejército, presidido por el Jefe del Estado Mayor. A dicho comité le compete fijar las políticas institucionales en materia de adquisiciones. Además, dijo, existe un plan de desarrollo informático, estructurado por etapas, a dos o tres años.

Concluyó indicando que si bien en lo operacional ha habido claros avances, se observa aún cierta falta de adecuación en materia organizacional. Esta es un área que todavía debe acometerse, para lo cual el Ejército está abierto a escuchar sugerencias y aportes.

El señor Ricardo Baeza consultó acerca de la antigüedad de la red informática de esta rama castrense, en especial su grado de "tolerancia de fallas".

El personero del Ejército explicó que se trata de una red de cuatro mil cuatrocientos kilómetros lineales, entre Parinacota y Puerto Varas. Sus errores y fallas por microcortes son mínimos. El Proyecto Blanco Primero, no obstante, supondrá un plan de desarrollo de toda la mecánica interna institucional.

Por otra parte, agregó, en materia satelital el Ejército participa con ENTEL Chile, que lleva los enlaces desde Santiago a Coihayque y Punta Arenas.

El Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Cristián Nicolai, preguntó acerca de la visión del Ejército respecto de la vinculación entre TICs y seguridad nacional, en términos del tratamiento de la información y políticas de seguridad de la misma.

El personero del Ejército sostuvo que en los campos de la disuasión y de la cooperación internacional, las acciones de la institución, tanto en telecomunicaciones como en aspectos informáticos, se realizan considerando su seguridad, esto es, que las redes no sean interferidas en caso de conflicto, de manera de tener en la guerra electrónica un rol activo y adecuado. No obstante, se trata de una actividad que se lleva a cabo bajo la tuición del Estado Mayor de la Defensa Nacional, por lo que involucra a todas las ramas castrenses.

En cuanto a la seguridad de que las redes funcionen, esto es, que sean estables, se está diseñando un sistema de mando y control que persigue crear interfaces de comunicación entre diversos sistemas de armas.

Dado que el Ejército no adquiere un sistema único de armas, necesita generar capacidad para que las unidades de combate puedan interconectarse entre sí y con el alto mando, teniendo presente que se utilizan modelos de telecomunicaciones de distinta antigüedad. Este proceso es extremadamente complejo e impone desafíos tecnológicos de ardua solución.

El señor Jorge O'Brien, preguntó si el Ejército ha considerado usar en el futuro redes públicas.

El personero castrense explicó que existe planificación interna del Ejército para considerar las redes públicas de telecomunicaciones como respaldo, especialmente en situaciones de catástrofe. En caso de guerra también hay una planificación que persigue mantener coordinación para una caída de la red. El Ejército necesita comunicaciones seguras y encriptadas para un campo de batalla moderno, y estos sistemas difieren técnicamente de las redes públicas.

En todo caso, dependerá de los distintos niveles de acción el tipo de uso que se dará a las redes, sean públicas o dedicadas.



El señor Nussbaum se mostró interesado en conocer la dependencia del GPS en la guerra electrónica y el manejo de las intervenciones nocivas a las redes.

Si fallara el satélite, dijo el personero del Ejército, y quedaran inutilizados los GPS, se cuenta con sistemas antiguos que todavía permiten el funcionamiento de muchas armas.

No obstante, en una hipótesis semejante, cabría pensar que el problema también afectaría al adversario. Se trataría entonces de una limitación propia del campo de batalla. El Ejército no puede prescindir de las nuevas tecnologías, aunque tampoco puede olvidar las antiguas.

Entrando en el detalle de la pregunta, dijo que el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), de origen estadounidense, opera con veinticuatro satélites. Además, existe el sistema CLONAS de origen ruso, que ocupa la misma cantidad de satélites. Por su parte, los países de Europa están creando un nuevo sistema. A propósito de la Guerra contra Irak, el sistema GPS no pudo ser sabotado porque significaba crear un caos mundial para la navegación aérea y marítima. En las condiciones actuales, es prácticamente imposible que se dé la hipótesis. Si se emitieran señales falsas, que implicarían márgenes de error de sesenta metros, en la información suministrada, los centros terrestres rápidamente lo descubrirían y generarían las correcciones necesarias.

El señor Carlos Sanhueza consultó en relación con la incorporación de las TICs en la malla curricular de las instituciones de educación militar.

El personero del Ejército recordó que la institución realizó un análisis crítico acerca de su desarrollo científico tecnológico, y sus requerimientos en la materia. El sistema educativo del Ejército está obligado a dar cuenta de las TICs en las mallas curriculares, identificando, para cada necesidad institucional, el perfil profesional requerido. Así, por ejemplo, para cierta área un experto porque tiene que innovar, o para otra, una formación de nivel básico porque basta con un usuario de la tecnología. Actualmente se está capacitando al personal en determinadas tecnologías, para luego, en la Academia Politécnica Militar, formar ingenieros en correspondencia con las demandas científicas y tecnológicas de la institución.

A nivel de los oficiales de Estado Mayor que deben adoptar decisiones en el campo de batalla y táctico, se contempla en los currículos de la Academia de Guerra del Ejército la formación necesaria para que comprendan aspectos tecnológicos.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo preguntó si las TICs implicarán redefinir el Servicio Militar y orientar el futuro hacia la existencia de un Ejército profesional, si las condiciones económicas del país lo permitieran.

El personero castrense expresó que el SMO coloca al recluta en un ambiente en el que ya se ha incorporado la tecnología. Pero, el Ejército también pretende entregar al soldado una formación más profunda que le permita actuar en un ambiente difícil, hostil. Casi todos los reclutas tienen hoy IV Medio rendido, lo que redundaría en una espontánea profesionalización del aparato militar. Por razones económicas, no es posible estructurar el

Ejército en base a soldados profesionales, aunque ciertos cargos por su especificidad y complejidad deben ser desempeñados por personal de planta.

El señor Ricardo Majluf reflexionó acerca de la fragilidad de las comunicaciones en la zona sur. Desde el punto de vista de la soberanía, de la educación y de la defensa, dijo, es necesario extender hacia esa zona las redes de comunicaciones. La idea lo motivó a preguntar respecto de la visión del Ejército en materia de integración austral.

El personero respondió que para el Ejército la integración de la zona sur al resto del territorio nacional es un elemento esencial. Las redes institucionales, señaló, están disponibles para colaborar al desarrollo de este aspecto.

## 2) Exposición de la Armada de Chile

Al hacer uso de la palabra, el Director de Programas, Investigación y Desarrollo, Contraalmirante señor Cristián Gantes, señaló que el proceso de incorporación de TICs en la Armada se concreta por intermedio de la Dirección a su cargo. A la Dirección, dijo, le compete centralizar y coordinar su desarrollo, dirigiendo los diferentes proyectos. Luego, los mandos administradores de sistemas inician la fase de explotación, existiendo varios mandos administradores de sistemas, estrechamente relacionados con determinados ámbitos de gestión, tales como personal, material, financiero y marítimo.

La autoridad técnica en esas materias es el Servicio de Telecomunicaciones e Informática de la Armada, que define las normas y estándares que se deben considerar en el

desarrollo de esas actividades de orden tecnológico, y orienta al organismo encargado de incorporar las tecnologías de la información.

En cuanto a la red de mando y control estratégico, prosiguió, presenta una cobertura global, lo cual permite asegurar el traspaso de órdenes e informaciones a las unidades desplegadas en aguas nacionales e internacionales, con reparticiones ubicadas a lo largo del territorio nacional y con misiones y agregadurías en el exterior. A través de esta red se transmiten voz y datos, representando el medio de mando oficial de las instituciones. Por esta razón, a esta red se integran los diferentes niveles jerárquicos que componen la organización de la Armada y que en cada uno de ellos tienen la responsabilidad de mando. Para concretar estos enlaces, se utilizan la banda DHF, microondas y redes públicas, nacionales e internacionales.

El sistema de mando y control permite la toma de decisiones en el campo táctico, integrando y exponiendo la información proveniente de diversas fuentes y sensores en tiempo real. Se encuentra instalado en todas las unidades de la escuadra, submarinos, aeronaves de exploración, helicópteros y lanchas misileras. Esta tecnología constituye la base para el desarrollo del nuevo sistema de mando y control que se instalará en las fragatas que serán adquiridas en el futuro.

La estructura de enlace se basa en sistemas de tipo satelital, comunicaciones en la banda de VHF, UHF y HF. Esta tecnología puede ser usada en manejo de crisis y catástrofes. La plataforma de tecnologías de la información y comunicaciones de la Armada

está basada en una red montada bajo el protocolo TCPyP, permitiendo interconectar a más de ciento cincuenta redes locales, ubicadas en distintas unidades y reparticiones.

En este sentido, destacó que existen más de cuatro mil quinientas computadoras en línea que permiten hacer uso de los servicios existentes en la red o en intranet.

La cobertura de la red se extiende de Arica a Puerto Williams, utilizando diferentes tecnologías de conexión, tales como enlaces satelitales, fibra óptica, redes de microondas y redes públicas de datos.

Los principales servidores se encuentran en distintos centros de procesamiento, los cuales se diferencian de acuerdo a las funciones que cumplen. Asimismo, a partir de esta red se otorgan los servicios propios del ámbito marítimo que tienen relación con la civilidad. La institución, explicó, cuenta con sistemas de información que apoyan la gestión en ámbitos específicos, entre los que mencionó:

- el sistema de administración "logístico integrado salino".
- el sistema de remuneraciones para el pago de sueldos del personal.
- los sistemas de recursos humanos, que comprenden tecnologías para apoyar las funciones que se derivan de la administración del personal, del otorgamiento de prestaciones de salud y para sostener las actividades educacionales y formativas de la Armada.

- los sistemas financieros y de contabilidad, para apoyar el manejo de los recursos en moneda nacional y extranjera que deba realizar la institución.

- los sistemas de auditoría interna, usados preferentemente por la Contraloría de la Armada para verificar el correcto uso de los recursos fiscales (este es un software de desarrollo interno).

- los sistemas de apoyo a los mandos operativos, entre los cuales se destaca el "win ploter" que soporta las funciones estratégicas de mando y control (también desarrollado en la institución).

- los servicios de correo electrónico, intranet e Internet, que permiten el tráfico de información para coordinar diversas actividades, ya sea internas o con la civilidad.

- el sistema de contabilidad de costos para conocer en forma consolidada el valor de las actividades desarrolladas con el propósito de determinar el impacto económico de las decisiones adoptadas.

A continuación, el personero se refirió al denominado Sistema Integrado de Administración Logística (SALINO), utilizado en la administración de las áreas de abastecimiento y mantenimiento. Además, otorga facilidades para ejercer el control de las actividades que anualmente se realizan en la Armada, considerando los aspectos financieros pertinentes. En la actualidad, es utilizado por toda la institución con distintos niveles de

acceso, de acuerdo a su función. A futuro, se incluirán otras funcionalidades, aumentando la capacidad de análisis de gestión.

El sistema, informo, fue desarrollado entre la Armada y una empresa australiana, opera en línea con un catálogo único a nivel institucional, incorpora manuales técnicos e integrados y captura la totalidad de las transacciones en las áreas materiales y de mantenimiento. Así, permite una visión en tiempo real sobre la disponibilidad que se tiene de los distintos equipos y sistemas. Si se extiende a las unidades, permite conocer su disponibilidad de funcionamiento. Este software ha sido aplicado en la minería.

Respecto del Sistema de Información Marítimo, señaló que está diseñado para mantener el control global del tráfico marítimo, permitiendo observar en forma gráfica (por medio de información geográfica) la situación de naves y artefactos navales que se encuentran en el área nacional. Asimismo, como valor agregado, permite conocer las características del buque, la individualización del capitán, los lugares de destino, etc. Permite, además, imponerse del estado de faros y balizas y de la situación de los pesqueros industriales que poseen el sistema de posicionamiento para naves pesqueras. En una primera etapa, la Armada prevé comercializar este software a nivel latinoamericano.

En materia de servicios a la sociedad, dijo, éstos se concretan interactuando con algunos de los sitios web de la Armada. Así, por ejemplo, la hora oficial de Chile, que se encuentra ubicada en el sitio web del Servicio Hidrográfico de la Armada es presentada en tiempo real; y la interacción financiera contable permite, entre otros aspectos, la relación con

bases de datos de entidades financieras para actualizar movimientos contables, como conciliaciones bancarias derivadas de facturas por servicios cancelados.

A través de los sitios web se accede a reglamentos y publicaciones de apoyo, que se actualizan en línea. Asimismo, es posible acceder a información meteorológica del borde costero y de zonas marítimas, como también a información de interés para los navegantes, lo que contribuye a contar con mejores elementos de seguridad para la navegación.

También por esta vía, agregó, se entregan servicios a los agentes del sector marítimo que solicitan alguna información o requerimiento, como por ejemplo, solicitud de atraque de naves o autorización para ingreso de trabajadores portuarios para laborar en una nave, entre otros.

Asimismo, se establecen instrucciones y procedimientos para la obtención de servicios y respuestas a consultas vía web o a través de correo electrónico, a los agentes marítimos y público en general. En este ámbito citó, por ejemplo, el concurso único de admisión, las consultas relativas a la obtención de matrícula de pescadores artesanales, la difusión de directivas y procedimientos en distintos puertos e informaciones relativas a calados de fondeo y sitios de atraque.

Por otra parte, se cuenta con las facilidades para entregar información científica del ambiente marítimo, como por ejemplo, lo relativo al plan de observación del ambiente del litoral, mediciones de sedimentos en puertos, temperatura superficial del mar, entre otros. A



futuro, se tiene considerado profundizar los intercambios de información con la civilidad, intensificando el uso de las tecnologías de la información.

Destacó, enseguida, el alto número de visitas diarias que recibe el portal de la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante, y la diversidad de gestiones e informaciones que se pueden hacer y obtener en él. Aplicando tecnología se ha podido reemplazar la tramitación por mesón de casi cien mil documentos y solicitudes, mejorando ostensiblemente el servicio público marítimo.

En el ámbito hidrográfico, explicó que el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada cuenta con sistemas de adquisición de data hidrográfica, data geodésica, información oceanográfica y producción de cartografía de la más alta tecnología. Uno de los equipos recientemente implementados en el SHOA es el ecosonda Multihaz. Este equipo está instalado a bordo del Cabrales, buque construido en ASMAR, y permite obtener la real y completa configuración del fondo marino. La información se utiliza para producir cartas náuticas, efectuar estudios geomorfológicos y análisis oceanográficos, entre otros. El levantamiento del perfil tridimensional del fondo marino se logra con 100% de cobertura, lo que contribuye a brindar mayor seguridad en la navegación y a facilitar el análisis del fondo marino para su explotación industrial. Esta tecnología apoya decididamente a la industria pesquera, especialmente en la pesca de arrastre o de cerco.

En materia de cartografía electrónica, sostuvo que se trata de sistemas que interactúan con los actuales procesos hidrocartográficos utilizados para confeccionar cartografía náutica.

Esto permite el ofrecimiento de un sistema de cartografía moderno, preciso y exacto, contribuyendo a brindar seguridad en la navegación.

Como un servicio relevante en hidrografía, mencionó la existencia de una red de estaciones para obtener información de mareas en tiempo real. Los datos obtenidos desde cualesquiera de los sensores localizados a lo largo del país son transmitidos vía satélite hacia la estación maestra ubicada en Valparaíso, donde se efectúa el monitoreo de las variaciones de marea. Esta información es analizada y complementada con otras fuentes de investigación, constituyéndose en una pieza fundamental del sistema de alarma de maremotos del Pacífico.

Componente indispensable del sistema de alarma de maremotos, dijo, es el sistema TREMORS, cuyo sensor se encuentra instalado en el cerro El Roble. Se trata de un instrumento de detección de terremotos de larga distancia, cualquiera sea su magnitud, no sólo en el país sino que en cualquier zona de la cuenca del Pacífico. Una vez detectada, la información sísmica se transmite vía Internet, telefónica o radial a la ONEMI y demás organismos gubernamentales encargados de difundir la alarma respectiva.

Señaló, a continuación, que uno de los proyectos que se llevan a cabo consiste en la renovación de enlaces con las unidades a flote, mediante tecnologías de tipo satelital, enlaces en las bandas UHF y VHF y sistemas de integración con las redes terrestres. Se considera utilizar tecnologías COTS, pero adaptadas a la realidad institucional. Este proyecto tiene un horizonte de nueve años y privilegiará el empleo de capacidades nacionales, sobre todo en aquellos ámbitos en que se presenten efectivas ventajas de costo.

A su turno, agregó, la renovación de enlaces entre unidades terrestres persigue modernizar la red terrestre de datos, que contribuye a materializar las funciones de transferencia de documentos electrónicos y mensajes con la debida seguridad. En su desarrollo se contempla aprovechar la plataforma informática existente, lo cual permitirá ampliar el número de usuarios. Además, se considera desarrollar el sistema con los medios propios de la institución más el apoyo de la industria nacional, en un lapso de tres años.

En materia de gestión, aludió al Sistema Logístico Integrado, ya descrito. Al respecto, reiteró que las bases para licitar la construcción de nuevas fragatas prevé que el soporte de software sea asumido, en parte importante, por la industria nacional, lo que exige un grado de transferencia de conocimientos apropiado a esta área.

El Proyecto sobre Sistemas de Gestión está destinado a integrar las diferentes bases de datos mediante un repositorio común. Se empleará, preferentemente, para obtener información que contribuya a la toma de decisiones, como también para evaluar la marcha de la institución. El sistema será desarrollado con empresas nacionales, más un grupo de especialistas de la institución. Considera utilizar bases de datos de tipo documental, software de extracción de datos con potencialidades para crear estructuras de almacenamiento, anchos de banda acordes a la exigencia de transferencia, plataformas computacionales comerciales y elementos de seguridad asociados.

La integración del sistema de adquisiciones y finanzas tiene por objeto consolidar en un solo medio tecnológico el proceso de adquisiciones, a nivel nacional y extranjero, con el

sistema financiero institucional, de manera de asegurar una estrecha interacción entre ambos y agilizar este proceso.

En otro orden de ideas, sostuvo, el desarrollo de plataforma multiservicios implica reunir en una sola la totalidad de las redes que actualmente son utilizadas para ofrecer los servicios de voz, datos y vídeo que requiere la institución. Lo anterior, bajo un protocolo estándar comercial.

En el ámbito de los intereses marítimos, sobre la base de la tecnología ya instalada, la Armada pretende consolidar y profundizar la interacción con el ambiente marítimo, lo cual implica, a nivel nacional e internacional, la integración con otros servicios públicos y privados para el intercambio de información electrónica.

La institución, señaló el personero, ha advertido la necesidad de incrementar la implementación y uso de la certificación digital, la prestación de servicios públicos en lugares aislados y el uso de las capacidades instaladas en casos de catástrofe y manejo de crisis.

El sistema integral de administración del borde costero obedece a la necesidad de gestionar la tramitación de una concesión marítima bajo el concepto de ventanilla única, en el contexto de las orientaciones que permitan consolidar el concepto de Gobierno Electrónico. En este sistema interactúan los usuarios que tienen o solicitan una concesión marítima con DIRECTEMAR y la Subsecretaría de Marina, respectivamente, por medio de una aplicación web que se incorpora a un sistema de información geográfico. De esta

manera, los solicitantes cuentan con información actualizada y veraz acerca del trámite requerido.

En el ámbito de los intereses marítimos, el proyecto de boyas DART permitirá conocer cualquier generación de maremoto antes de que éste llegue a la costa. La boya interactúa con otros sensores, los cuales advierten cualquier variación que esté fuera de los parámetros normales del nivel del mar, advirtiéndolo así la presencia de un maremoto. Posteriormente, la información es transmitida vía satélite al sistema de estaciones monitoras en tierra.

Concluyó su exposición destacando que la Armada de Chile pretende integrar las TICs como una herramienta de apoyo a las funciones que desempeña, pero, por una parte, privilegiando el desarrollo de la industria nacional en la medida que ello represente una ventaja de costo efectiva y, por otra, profundizando el desarrollo de estas tecnologías en aquellos ámbitos que permitan una mejor interacción en los servicios entregados a la sociedad.

#### Ronda de consultas

El señor Carlos Sanhueza consultó por la existencia de algún nivel de coordinación entre las distintas ramas castrenses, que permita un desarrollo tecnológico armónico entre ellas. Iniciativas de esa naturaleza, dijo, propenderían a generar positivas economías de escala.

El personero de la Armada contestó que la coordinación existe. Así, en el Estado Mayor de la Defensa se acaba de concretar un proyecto de mando y control conjunto, que aprovecha en gran medida la experiencia de todas las ramas de las Fuerzas Armadas en esta materia. Admitió que este es un tema de gran complejidad, pues además de concentrar todas las tecnologías relacionadas con las comunicaciones, se debe trabajar en tiempo real y en un ambiente seguro.

Profundizando en la respuesta, el Director de Telecomunicaciones e Informática del Estado Mayor de la Defensa Nacional sostuvo que existe coincidencia entre las ramas castrenses en cuanto a que es un problema que debe ser acometido en forma coordinada y conjunta. Para ello se han creado diversos comités, entre ellos, el de Telecomunicaciones, Informática y Guerra Electrónica, para coordinar el grado de avance de las instituciones en esos ámbitos. Se busca, agregó, compartir esfuerzos, precaver duplicidades y alcanzar soluciones con capacidad de integración y operación conjunta.

Para cumplir lo expuesto, comentó, las instituciones están en permanente traspaso de información acerca de sus proyectos institucionales y se han establecido algunos estándares comunes.

El señor Baeza hizo presente que el país presenta serios inconvenientes geográficos para la instalación de redes adecuadas. En ese entendido, preguntó por la existencia de planes de contingencia que permitan precaver eventuales cortes y mantener la comunicación interinstitucional, o la utilización de redes de reemplazo.

El representante de la Armada, en su respuesta, señaló que tales riesgos se pueden acometer según el nivel y la relevancia de la información. Todos los sistemas, argumentó, se encuentran respaldados. En lo que concierne a mando y control, en caso de conflicto, se refuerzan las comunicaciones y los sistemas alternativos, de manera de garantizar que la información más relevante se transmita en tiempo real. Admitió que la mayor vulnerabilidad la ostentan las redes terrestres y telefónicas. Un ataque a estas redes sólo podría ser suplido accediendo a la comunicación satelital.

El señor Nussbaum se mostró interesado en conocer los proyectos de investigación de nuevas tecnologías o de tecnologías alternativas, para enfrentar eventuales embargos o restricciones a la adquisición de infraestructura de defensa avanzada.

El personero castrense señaló que ello implica reflexionar acerca de los proyectos de transferencia tecnológica. En el caso de la Armada, dijo, la transferencia tecnológica se entiende como la capacidad para autosustentar el desarrollo de las TICs, lo cual se ha dado merced a la interacción con algunas universidades y centros tecnológicos. La Armada ha dado un fuerte impulso a la industria nacional en la materia.

Así, continuó, el diseño de nuevos softwares de origen nacional incide favorablemente en las posibilidades de desarrollo del país, y en la formación de una masa crítica de investigadores con capacidad para innovar. Además, redundando en un asunto de costos operacionales, en la posibilidad de introducir mejoras o actualizaciones permanentes al programa diseñado y en la circunstancia de hacer menos dependiente a la institución del extranjero.

De allí es que la Armada mantenga un programa de capacitación profesional de técnicos y especialistas como una opción estratégica en el área informática, para lo cual hay oficiales ingenieros cursando estudios de maestría y doctorado en Chile y en el extranjero, para, más tarde, hacerse cargo de los proyectos de investigación de la Marina.

El señor Fernando Prieto consultó respecto de las posibilidades de certificación internacional de los softwares desarrollados en el país, y de sus perspectivas comerciales.

A juicio del representante de la Armada, el tema se vincula con los estándares de calidad de los productos informáticos. Ha sido una preocupación permanente para la Armada utilizar en el diseño y desarrollo de softwares, estándares validados internacionalmente, lo cual ha permitido que algunos productos institucionales hayan sido exportados exitosamente. En otras palabras, pretender una autonomía absoluta en la materia sería inconveniente.

El señor Francisco Brieva, a la luz de las exposiciones, caracterizó a las Fuerzas Armadas como loables consumidoras de tecnologías de información y de comunicaciones, pero no como entes capaces de gestar innovaciones significativas. En su opinión, dada la relación entre avances científicos y necesidades de defensa, faltaría un esfuerzo como país para generar perturbaciones que permitan obtener alguna ventaja en el tiempo. Reconoció, en todo caso, que este es un asunto que podría calificarse como reservado.



En su respuesta, el personero de la Armada recordó que, con motivo del embargo que en materia de armamento impuso el Gobierno de los Estados Unidos en la década del setenta, en colaboración con la Universidad Católica se desarrolló un sistema de control de tiro que permitía dirigir los cañones. El sistema se construyó en base a la tecnología nacional disponible, y se ha utilizado hasta hoy con pleno éxito.

Asimismo, dijo, cuando se desarrolló el sistema de mando y control en actual servicio en todas las unidades navales y aéreas, se tuvo que resolver un problema consistente en que los sistemas de mando y control de la época eran centralizados y requerían capacidad computacional para ejecutarse. La Armada de Chile no tenía acceso a esa capacidad computacional, entonces, en conjunto con la misma Universidad, se diseñó un sistema "distribuido" que más tarde en Estados Unidos se denominó Copérnico, y que provee la estructura de los sistemas de mando y control en uso. Chile fue pionero en el desarrollo y aplicación de esta tecnología; de manera que existen nichos en los que se puede actuar competitivamente.

Por último, dijo, existen en el área de la investigación algunos proyectos secretos que han permitido obtener logros que antes se consideraron imposibles de alcanzar. Estos proyectos podrían conferirle al país cierta ventaja estratégica o táctica.

A continuación, intervino el personero del Ejército para profundizar en la respuesta.

Sobre el particular, señaló que esta institución, en la misma época, desarrolló un programa de simulación, que, con actualizaciones y mejoras, constituye una línea de

investigación privilegiada en la Academia Politécnica Militar. El Ejército espera ser capaz de gestar una masa crítica de oficiales que pueda continuar investigando y ampliando el sistema.

Sin violar el secreto militar, sostuvo que cuando el Ejército planifica el grado de tecnología que requiere para satisfacer sus necesidades institucionales y de defensa, no lo hace sin una prolija evaluación. No se trata sólo de revisar las tecnologías disponibles en el mercado. Cualquier decisión se funda en las capacidades de un hipotético adversario, con el objetivo de que la incorporación de tecnología sea suficiente como para obtener una ventaja en un supuesto campo de batalla.

La política de defensa chilena se define como esencialmente disuasiva. A la luz de ese criterio, se articulan operacionalmente las Fuerzas Armadas.

Por otra parte, dijo, no se puede olvidar que se trata de tecnologías caras. Ninguna rama de las Fuerzas Armadas puede irresponsablemente acometer proyectos sin financiamiento. De allí es que las decisiones en la materia sean equivalentes al tamaño de la economía nacional. El crecimiento económico del país, sin duda, beneficia las capacidades de innovación tecnológica de las Fuerzas Armadas. No obstante, hay tecnologías clave que motivan opciones claras porque implican superioridad estratégica. Otras son básicas, no se prescinde de ellas, pero se acometen en la medida de las posibilidades.

El señor Subsecretario de Telecomunicaciones consultó acerca de cómo se plantea una política de defensa que evite situaciones de conflicto, pero que, producida la contienda,

permita la victoria. Supuso que un objetivo de esta naturaleza implica cierta labor de inteligencia de la mayor importancia. Sin embargo, hizo hincapié en un aspecto no mencionado, a saber, lo que denominó el campo de batalla civil y las TICs.

En la actualidad, dijo, las personas naturales y jurídicas, públicas y privadas, han entregado gran cantidad de información personal que queda disponible en las redes virtuales. Si se paralizaran las comunicaciones o se alteraran los contenidos de información en el mundo civil, habría una repercusión en la forma que adoptara el desenlace del conflicto. El manejo de información en momentos de crisis bélicas puede ser determinante.

En su opinión, en el mundo contemporáneo cobra vital importancia una concepción de política de defensa que vaya más allá de lo que tradicionalmente se ha conocido como "campo de batalla".

En su respuesta, el personero del Ejército comentó que una de las áreas de investigación en actual desarrollo se vincula con la denominada "guerra informática", esto es, aquella consistente en el uso de tecnologías de defensa que permitan cautelar el pleno y normal funcionamiento de los sistemas de información y de comunicaciones nacionales y, además, generar capacidad ofensiva para afectar los sistemas del adversario (por ejemplo, impedir o deformar la transmisión de data, los softwares y equipos que la analizan y procesan). Existe consenso en orden a que hoy es factible una guerra que desestabilice al enemigo sin necesidad de entrar en un conflicto armado.

Las características de una guerra de ese tipo son, entre otras, su asimetría, posibilidades de avance y retroceso a voluntad y facilidad para confundirse con errores del sistema o ataques de hackers. El Ejército se encuentra en una fase de análisis conceptual y experimental acerca del tema. Se estima que es un asunto que cabría incluir dentro de la competencia de la futura Agencia Nacional de Inteligencia (ANI).

El Senador señor Flores advirtió que el concepto de seguridad necesariamente se constituye por la complementación entre el aspecto normativo y el aspecto técnico. Sobre el particular, llamó la atención sobre las dificultades que existen en Chile para establecer un diálogo fructífero que permita vincular el mundo jurídico con el tecnológico.

Enseguida, recordó que en 1997 se publicó en Estados Unidos un libro relativo al dilema de la innovación, que discurre sobre la tesis según la cual las grandes empresas no desarrollan tecnologías nuevas, sino que sólo las mejoran, lo cual las hace vulnerables a la invención marginal que hace otra empresa. En otros casos, hay empresas grandes que han logrado beneficios merced a pequeños detalles, aunque esta alternativa es excepcional. La razón fundamental que explicaría lo dicho radicaría en que las compañías grandes no suelen concentrarse en cosas que producen pequeños ingresos. Ilustró sus comentarios con NOKIA que ha situado a Finlandia como líder mundial en tecnología de celulares, con ventas de US\$ 40 billones, que representan el 25% de las exportaciones finlandesas.

En su opinión, las Fuerzas Armadas cuentan con dos ventajas y una desventaja. La primera ventaja es su continuidad, esto es, su proyección de largo plazo. La segunda, que no obstante la renovación de personal sus líneas de acción permanecen.

Sin embargo, tienen una desventaja. Las Fuerzas Armadas operan en un país de difícil geografía, que determina una fuerte dependencia de las telecomunicaciones. La cuestión, entonces, consiste en tener capacidad para introducir innovaciones a nivel mundial en esta materia. Pero, tales innovaciones no serán posibles mientras no se logre integrar la actividad de las personas que trabajan de manera dispersa o aislada en esta área, no obstante su alta calificación profesional.

Es urgente, por lo mismo, encontrar una manera de establecer relaciones entre las instituciones y las diversas disciplinas, para generar acciones conjuntas. Chile, añadió, podría aportar en el ámbito de la seguridad fronteriza, del transporte de personas y bienes entre los Estados, con la tecnología utilizada por el Registro Civil en la confección de cédulas de identidad. Es una tecnología de exportación que podría servir para solucionar el problema existente en la frontera entre Estados Unidos y México.

Asimismo, el sistema de simulación para manejo de catástrofes podría aplicarse en grandes ciudades de países afectados por movimientos telúricos u otros riesgos de la naturaleza, por ejemplo, en Ciudad de México que está instalada en una zona sísmica.

Diálogos como el instaurado con motivo de esta sesión, dijo, pueden ser útiles para originar equipos de trabajo específicos.

### 3) Presentación de la Fuerza Aérea de Chile

Con motivo de su exposición, el Director de Telecomunicaciones e Informática, General de Brigada Aérea señor Pedro González, afirmó que para la FACH las TICs se erigen como una herramienta revolucionaria que puede generar significativos beneficios para el manejo del arma aérea.

Dada la velocidad de los aviones de guerra, propios y adversarios, esta rama castrense está condicionada por el tiempo. En un hipotético teatro de operaciones bélico las amenazas para el país se encuentran a escasos minutos de nuestras bases aéreas. Con el uso de las denominadas "armas inteligentes" el problema se ha agudizado.

En efecto, dijo, los aviones disparan armamento a kilómetros del objetivo, desde distancias de seguridad que constituyen perímetros lejanos al blanco. Además, se trata de armas de enorme eficacia y precisión. Tales circunstancias exigen contar con sofisticados sistemas de apoyo a la navegación, para el control y ubicación del aparato.

Lo señalado, agregó, impone a la FACH reflexionar acerca de las TICs como un desafío y una oportunidad.

La Fuerza Aérea ha trabajado con estas tecnologías desde el año 1982, mediante sistemas logísticos; de control de actividades de pilotos (SICAP); financieros (SAFI); operativos (Zeus); de transporte de carga (para planificar la capacidad de desplazamiento); de personal, y de remuneraciones.

En septiembre de 2003 se pondrá en funcionamiento el Proyecto Gobernador, que implica un cambio en la conectividad de los sistemas informáticos institucionales en cada una de las bases aéreas, y la posibilidad de masificar la intranet institucional con la incorporación de videoconferencia y transmisión de datos a alta velocidad.

El Estado Mayor General, organismo normativo y planificador superior que asesora al Comandante en Jefe, tiene a su cargo la Dirección de Telecomunicaciones e Informática. Ésta posee un ente ejecutivo, a saber, el Centro de Informática y Computación, que se ha especializado en el mantenimiento y desarrollo de softwares y ha permitido cumplir con los requerimientos actuales.

La Dirección de Telecomunicaciones e Informática considera, también, una Subdirección de Telecomunicaciones y una Subdirección de Guerra Electrónica y Sensores, a las que compete el manejo operativo de las señales de telecomunicaciones. Destacó que a este último organismo corresponde realizar procedimientos para determinar el uso que se está dando al espectro radioeléctrico en cada una de las regiones del país.

Para la FACH, indicó, la finalidad de la guerra electrónica es asegurar la supervivencia de los aviones y maximizar los efectos de un ataque. Hablar de guerra electrónica supone aludir al uso del espectro radioeléctrico para provocar el desenganche de los radares directores de tiro, que guían las armas enemigas en contra de nuestros aviones.

A la Fuerza Aérea, explicó, le corresponde vigilar el espacio aéreo nacional, lo cual cumple con sensores a bordo de aviones o en tierra. La geografía de Chile impone serios

desafíos para el logro de este objetivo, pues determina la existencia de dos teatros de operaciones muy diversos (norte y sur), y la necesidad de cambiar de centro de gravedad en forma oportuna, según el origen de la amenaza.

La circunstancia descrita es de tal importancia que, incluso, afecta al propio desarrollo de la FACH, puesto que condiciona el diseño de las redes de datos institucionales. No puede olvidarse, arguyó, que Chile es un país relativamente pequeño que no cuenta con dos flotas aéreas, aunque la que posee tiene una dimensión adecuada a las hipótesis de conflicto potencial.

El Comando de Combate considera una unidad central en Santiago encargada de la red estratégica (transmisión de voz y datos). A nivel de las unidades operativas, en cada una de las brigadas aéreas existe un grupo de telecomunicaciones de detección, que ejecuta tareas especializadas en beneficio del comandante en jefe de la respectiva brigada.

En materia operativa, mencionó el Sistema de Control de Actividades de Pilotos. Sobre el particular, dijo que se lleva un historial de vuelo de cada uno de los pilotos de guerra que es de vital importancia, considerando el costo de una hora de vuelo de un avión de combate de alto rendimiento. Este sistema permite, en última instancia, al Comando de Combate planificar y administrar todas las actividades de los pilotos.

El Sistema ZEUS, señaló a continuación, permite recoger la información de los distintos radares terrestres, mediante determinados enlaces de carácter seguro, y transmitirla hacia los puestos de mando fijos y móviles. Así, es posible elaborar un completo mapa



relativo a la situación de nuestro espacio aéreo en cierto momento. En eso consiste la filosofía de un sistema automático de control.

Es posible, con todo, tratándose de zonas topográficamente difíciles, que constituyen áreas ciegas para el alcance de un radar, alimentar el sistema con información proveniente de grupos especiales.

El teatro de operaciones norte, advirtió, es el que presenta mayor complejidad, por lo que a su respecto se ha puesto énfasis en el desarrollo de una infraestructura de telecomunicaciones pertinente.

En lo que concierne al aspecto logístico, informó, existe una base de datos relacional conectada a múltiples sistemas particulares, como el de armamento o el de mantenimiento. La finalidad es obtener la mayor eficiencia en el uso de los recursos de que dispone la FACH. Si bien el sistema está en funcionamiento desde hace años, sus limitaciones tornaban imperiosa su actualización. El propósito era contar con un sistema de alta calidad, capacidad y conectividad, lo que se está cumpliendo mediante esta base relacional desarrollada en la propia institución que permitirá concretar las expectativas que ha generado el Proyecto Gobernador.

En plena operación, el sistema proporcionará un anillo de fibra óptica en cada una de las bases aéreas del país, que unirá las redes LAN de las unidades tácticas existentes en ellas. Así, al 30 de septiembre del año en curso, toda la Fuerza Aérea estará conectada en línea.

En todo caso, llamó la atención acerca de la circunstancia de que este proyecto implica asociarse con la empresa privada y, en una hipótesis de conflicto, un trabajo mancomunado entre los sectores público y privado.

En el área de administración de personal y de remuneraciones, existe un sistema que vincula a la Dirección de Finanzas con el Comando de Personal de la FACH, que se verá beneficiado con la entrada en operaciones del Proyecto Gobernador.

Destacó que lo anterior ha involucrado un esfuerzo importante de adecuación de la estructura orgánica de la institución que, merced al empleo de las TICs, ha facilitado ahorros y una mejor asignación de los recursos presupuestarios. En otras palabras, dijo, la FACH ha ganado gran eficiencia en el contexto de sus restricciones presupuestarias.

Un criterio rector en relación con las TICs ha sido la eficiencia de la gestión pública. La FACH no ha estado ajena a este principio.

A continuación, el personero se refirió al reciente cambio de las antiguas centrales telefónicas análogas por centrales digitales, tarea en la que han colaborado la Compañía de Telecomunicaciones de Chile (Telefónica Chile) y SIEMENS. El cambio ha reportado beneficios inmediatos, y ha permitido, entre otras aplicaciones, la transmisión de videoconferencia, lo cual, considerando el tamaño de las bases aéreas, simplifica la gestión interna y las actividades de mantenimiento de aviones y apoyo logístico.

La FACH, advirtió, ha tenido en los últimos años incrementos presupuestarios que no han sido superiores a la aplicación de un factor de corrección de la economía, esto es, 1% anual. Las dificultades presupuestarias, entonces, han exigido no sólo buscar la mayor rentabilidad de las inversiones, sino también hallar ideas ingeniosas e innovadoras que permitan la modernización tecnológica de esta rama castrense. No puede olvidarse, dijo, que un porcentaje significativo del presupuesto está comprometido en la adquisición de nuevos aviones de combate, opción destinada a proyectar a diez o veinte años la capacidad disuasiva de la FACH.

La incorporación de los F-16 a partir del año 2005 exige a la institución, por su sofisticada tecnología, encontrarse a esa fecha a la par con los requerimientos que surgen de la complejidad electrónica y de diseño de estas aeronaves.

Antes de finalizar su exposición, aludió brevemente a la intranet institucional y a su página web, señalando sus principales características y propiedades; al sistema de "administración centralizada de la red de datos" (que impactará positivamente en el funcionamiento de la unidad de telecomunicaciones estratégicas del Comando de Combate); al sistema de detección de intrusos; a la transformación de la información documental en una base de datos digital; a la creación, dentro de la estructura de personal técnico, del analista informático, cuya formación corresponderá a la Escuela de Especialidades y a la Academia Politécnica Aeronáutica; al nuevo esquema de trabajo conjunto de técnicos de especialidades similares, y a la incorporación de un módulo adicional sobre informática en todas las carreras técnicas y de especialidades que imparte la institución.

### Ronda de consultas

El Senador señor Flores, luego de referirse al currículum del señor Fernando Prieto, le consultó a este experto en procesos acerca de su experiencia en la empresa Oracle, de su visión del modo cómo algunas Fuerzas Armadas extranjeras han acometido esta materia y de los pasos que, a su juicio, Chile debería dar para enfrentar este desafío.

El señor Prieto sostuvo que las Fuerzas Armadas de otros países, en especial las mexicanas, están enfrentadas a la necesidad de adaptarse al brusco cambio que las TICs provocan en los procesos institucionales, al igual que las chilenas, pero han tomado conciencia de que no es posible pensar en introducir transformaciones marginales respecto de una situación que supone un drástico cambio de perspectivas.

Luego de las exposiciones, dijo, se puede colegir que las Fuerzas Armadas se han preocupado del tema aunque sin incorporar transformaciones capaces de generar saltos cualitativos, tanto en el ámbito de las operaciones militares como en el de la gestión institucional.

Así, por ejemplo, si se analiza cada institución por separado es posible observar las mismas estructuras existentes hace diez años, cuando en la actualidad, con los resguardos de seguridad adecuados, es factible establecer estructuras centralizadas que, a nivel de las unidades operativas, sean muy flexibles.

En cuanto a los plazos para concretar ciertas innovaciones, agregó, nada obsta para que se aceleren las metas a cumplir, pues las restricciones, más que materiales, nacen, según sostuviera, de percepciones equivocadas o del imaginario colectivo.

Otro aspecto inquietante, señaló, es el referido a la interrelación y a la coordinación entre las instituciones castrenses. La introducción de TICs y el uso de sistemas de defensa deberían ocurrir de manera simultánea y compartida. Cualquier hipótesis de agresión supone una amenaza para el país en general, por lo que no cabe pensar en una actividad independiente o aislada de cada rama castrense. Los sistemas deberían ser interinstitucionales.

En materia logística, advirtió que el mayor costo que deberán solventar las Fuerzas Armadas será el de no explorar o insistir en un principio de optimización de operaciones de carácter horizontal. Aquí deberían existir códigos compartidos, en especial si se atiende a la circunstancia de que los problemas logísticos que las afectan son similares. El punto, añadió, se vincula con la necesidad o, al menos, la conveniencia de generar masas críticas que estén en condiciones de actuar en las tres áreas militares. En términos de costo beneficio, pareciera ser lo más apropiado.

Por último, si el asunto pasa por un problema de costos, sostuvo que los presupuestos normalmente están asociados a determinadas prioridades y, por lo mismo, si se advierte que pueden existir saltos importantes en Defensa y en la administración de las instituciones, las prioridades podrían ser objeto de ajustes o modificaciones.

El Senador señor Flores intervino para destacar la importancia estratégica de la educación en computación.

Al respecto, recordó que siendo profesor en la Universidad de Stanford le hizo clases a quien hoy es uno de los principales docentes en el área de informática de la Academia Naval de Monterrey, y cuya esposa es una conocida experta en criptografía de Estados Unidos. A este docente, la ACM le ha encomendado la tarea de "reinventar" la educación en computación, persuadida de la existencia de una crisis en el sector.

La empresa IBM, dijo, cometió importantes errores estratégicos, porque diseñó una manera de entrenar a la gente mediante un software en lenguaje cobol, que mantuvo en vilo a las empresas que tenían programadores que no sabían manejarlo, hasta que las compañías rivales dieron origen a una generación de programadores en otros lenguajes. Hoy los grandes programadores no utilizan los lenguajes de Microsoft, porque consideran que están bloqueando el desarrollo y la invención. Entonces, hay que evitar educar a las personas para el pasado y no para el futuro. La forma de enseñar es decisiva. La lección permite distinguir, dijo, entre una educación estratégica y una técnica.

Concluyó requiriendo a los profesores Baeza y Nussbaum su opinión sobre el particular.

El señor Nussbaum comentó que con Baeza han sostenido conversaciones acerca de este asunto. A su juicio, lo que denominó "sobre-especialización" ha generado cierta incapacidad para definir hacia dónde se deben orientar los esfuerzos. En la Pontificia

Universidad Católica de Chile, agregó, se está produciendo una apertura, pues se ha entendido que se necesitan personas que no sólo sepan de tecnología, sino también que sepan comprender los problemas y estén en condiciones de fijar conceptos acerca de la realidad mediante su observación crítica. El aspecto preocupante, señaló, es que esa capacidad para conceptualizar se debe ejercer en lapsos breves. Lo anterior, porque la tecnología se halla en permanente cambio.

Por su parte, el señor Baeza explicó que en un artículo titulado "El arquitecto de la información" se define al tipo de profesional que se requiere, a saber, una persona que sabe qué es lo que se puede hacer con las TICs y servir de nexo entre quienes usan la tecnología y los que la entienden. Esta habilidad es escasa, porque los profesionales o son muy generalistas o demasiado especializados.

De las exposiciones escuchadas, dijo, se infiere que no obstante la preocupación de las Fuerzas Armadas por la adecuación de las mallas curriculares en sus escuelas y academias, no habría todavía una atención en lo relativo a los estilos y modelos de enseñanza. En otras palabras, se han preocupado de qué se enseña pero no del cómo.

La Universidad de Chile ha optado, señaló, por currículos flexibles estructurados sobre la base de asignaturas electivas que cambian cada tres años, con pocos ramos obligatorios. Es más, como resultado de la revisión a que están hoy sometidas las mallas, es posible una nueva reducción de las asignaturas obligatorias. Quizá, concluyó, se deba llegar a un extremo en esta materia.

Señaló que esta materia se inserta en un problema más complejo relativo a los estándares universitarios chilenos, los cuales son mucho más extensos en tiempo que los de Estados Unidos o de Europa. En nuestro país formamos un ingeniero en seis años, cuando esa persona podría tener una maestría en Estados Unidos en el mismo tiempo.

Sin duda, los más preparados van a estudiar un post grado afuera y, posteriormente, serán los jefes de los proyectos que se han expuesto, donde encontramos numerosos ingenieros, pero se requiere de un nivel intermedio de personas con master o post grado, que en este momento no se está formando.

Una opción, agregó, es que los profesionales de ingeniería en información que necesitan las Fuerzas Armadas se capaciten en un solo lugar, ya que estas tecnologías son las mismas para todos. Con la globalización también se ha afectado la tradicional división de las Fuerzas Armadas y, de hecho, actualmente es difícil determinar dónde empieza el Ejército y dónde termina la Armada o la Fuerza Aérea, es decir, hay portaaviones, infantería de marina, tanques anfibios; pareciera que las Fuerzas Armadas podrían ser una sola.

Unificar la formación y la gestión profesional sería más eficiente, se abaratarían los costos del recurso humano facilitando la concreción de más proyectos. Por ello, el Estado Mayor debiera coordinar esfuerzos y establecer una unidad de desarrollo de tecnologías de la información, donde haya proyectos comunes o específicos de cada Fuerza Armada.

El General de Brigada don Pablo Gran, precisó que en diversos casos específicos se trabaja en forma unida. Por ejemplo, cuando se miden puntos GPS en la zona austral, se



concorre en conjunto con el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, con el Servicio de la Fuerza Aérea, aunando técnicos, equipos e información.

El Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Nicolai, se refirió al problema de la enseñanza en Chile, enfatizando lo poco que se enseña “a aprender”. Por ejemplo, en el sector privado hay dificultades para que los mandos medios o el personal técnico lea un manual o lo entienda, o sea, la capacidad de comprensión a nivel simbólico es bajísima y eso significa que un maestro o un técnico chileno se demora demasiado en comparación con un técnico de países más avanzados.

Indicó que, en materia de logística, pareciera que las tres ramas de las Fuerzas Armadas actúan con cierta independencia. Si bien en la logística, en tiempo de paz, posiblemente se puede funcionar en forma separada, en caso de un conflicto no cree que sea una materia que se pueda enfrentar en forma dividida, sin coordinación o sin la creación o uso de algún tipo de herramienta que permita hacer esto en forma ordenada.

El Senador señor Cantero indicó que lo que motiva esta reunión es una visión muy positiva y optimista del esfuerzo que se está haciendo, en materia de TICs, por las Fuerzas Armadas.

Hizo presente que la Comisión para la Sociedad de la Información y el Conocimiento busca establecer un punto de encuentro con una visión sistémica, multidimensional e integradora de elementos.

El desafío que se presenta no es en materia de tecnología, dijo, sino en relación con una nueva forma de “gestionar el conocimiento”, lo que significa, en consecuencia, nuevas formas de abordar su generación, su comprensión, su almacenamiento y su transmisión.

El Senador señor Arancibia destacó que el espíritu de la Comisión ha sido de convertirse en punto de encuentro, objetivo que se ha cumplido en esta sesión.

Explicó que el desafío es gigantesco, ya que la tecnología se renueva en forma constante y las Instituciones de la Defensa han aceptado este desafío por la necesidad de estar al día en estas materias. Los gastos en defensa debieran derivar en inversión para el desarrollo, y toda la comunidad debiera buscar los caminos en este sentido para descubrir la mejor forma de lograrlo.

Finalizó agradeciendo a las personas que concurrieron a la sesión, a los civiles y, especialmente, a cada una de las Fuerzas Armadas.

El General de División, señor Javier Urbina, precisó que el Ejército no busca tener sólo tecnología sino el conocimiento previo para poder después hacer lo que se debe, en el nivel que corresponda, con cada una de las tecnologías.

Manifestó su impresión favorable acerca del interés de personas, que no son militares, de empresas, autoridades y universidades, por los temas propios de la solución de la guerra, como ha quedado demostrado en esta sesión.

El Contraalmirante, señor Cristián Gantes, expresó su sensación optimista a pesar de que hubo temas que no se abordaron con la profundidad requerida como para que realmente se entendiera cuál es el avance que existe en ciertas áreas, en tecnología y también en la educación y en la organización de las distintas ramas, especialmente de la Armada que en los últimos diez años ha cambiado radicalmente su estructura y organización.

Aclaró que las Fuerzas Armadas tienen muchas más cosas en común que diferencias. Agradeció la invitación a esta actividad.

El General de Brigada Aérea, señor Pedro González, señaló que es reconfortante ver que todos tienen una preocupación por el tema de la seguridad. La defensa nacional es una responsabilidad de todos.

Precisó que, efectivamente, las tecnologías de la información son un elemento positivo. La conectividad que ha logrado el país en los últimos años, a través de la fibra óptica, nos ha acercado a todo el mundo y ha superado el problema de estar tan lejos.

Finalmente, felicitó a los organizadores de este encuentro.

Por último, el Senador señor Flores expresó que una de las compañías más interesantes en el mundo, en este campo, es INTEL. Ella ha tenido varios líderes pero uno de los que duró más tiempo es un refugiado húngaro que llegó a Estados Unidos a los quince años, que se llamaba Andrew Grove, y es ahora profesor de la Universidad de Stanford y ha escrito un libro titulado “Sólo los paranoides pueden sobrevivir”. Es un libro de negocios

muy importante y, podríamos decir parafraseando en cierta forma dicho título, que “sólo los paranoides optimistas, que quieren a su país, pueden sobrevivir”.

-----

Intervención y demostración del señor Miguel Nussbaum, Jefe del Departamento de Ciencia de la Computación de la Pontificia Universidad Católica de Chile (13 de mayo de 2003).

Al comenzar la sesión, el señor Presidente informó que su propósito era conocer el trabajo efectuado por un equipo de investigadores de la Pontificia Universidad Católica de Chile, dirigidos por el Profesor Nussbaum, acerca de las aplicaciones educativas de la tecnología computacional inalámbrica, así como el estado en que se halla el desarrollo de esta tecnología y sus usos en el área de la telefonía.

La exposición del señor Nussbaum permitió a los miembros de la Comisión imponerse del proyecto que se ha ejecutado a partir del año 1995, en dos establecimientos educacionales de Santiago, y que ha considerado a alumnos de enseñanza básica y media, y de las potencialidades que el empleo de tecnología inalámbrica presenta para mejorar sustancialmente el modelo educativo que impera en el país.

La alternativa a que se refirió el señor Nussbaum implica, según dijera, superar un esquema basado en la transmisión de información desde una perspectiva meramente expositiva, a cargo exclusivamente del maestro, que genera falta de interés en los educandos,

para orientar la actividad dentro del aula al funcionamiento de equipos de trabajo coordinados y de colaboración. Así, el conocimiento queda disponible en toda el aula, y no sólo en manos del maestro, quien puede enfocar su atención hacia una labor de apoyo y reforzamiento de determinados aspectos de las materias tratadas.

Enseguida, sostuvo que a la fecha se han podido conceptualizar, digitalizar y compendiar los dominios de la ciencia natural (física, química y biología) y de la ciencia social, al tenor de las exigencias que, en su momento, fueron incluidas en el Sistema de Ingreso a la Educación Superior.

Dado que la aplicación de la iniciativa da lugar a nuevas prácticas de aula, una preocupación esencial, continuó, ha sido incentivar decididamente el desarrollo de las habilidades de socialización y comunicación de los estudiantes, de manera de lograr dinámicas de grupo que propicien la comprensión. Lo anterior debería provocar impactos favorables en el proceso de enseñanza-aprendizaje.

La utilización de esta tecnología en la educación, explicó, parte del supuesto de que el "conocimiento" es un "commodity", disponible en diversidad de soportes y fuentes, por lo que el maestro debe ser capaz de estimular a los alumnos a buscarlo, constituyéndose en lo que calificó de "mediador positivo".

Finalizada la jornada escolar, el profesor puede revisar lo ocurrido en los cursos, lo que le permitirá hacer una evaluación acertada acerca de los resultados de la experiencia diaria.

Para ilustrar a los miembros de la Comisión, el señor Nussbaum entregó a cada Senador una máquina en la que pudieron realizar operaciones similares a las que llevan a cabo los estudiantes en el aula con ellas.

Por último, señaló que la iniciativa ha contado con el apoyo económico y material de Compaq y Microsoft, que han advertido los beneficios que representa para el sistema educativo esta herramienta, empleando el programa creado por investigadores chilenos.

Agregó que durante el año 2003 se está ejecutando el proyecto mediante financiamiento del Fondo de Fomento al Desarrollo Científico y Tecnológico (FONDEF), en establecimientos de las localidades de Melipilla y Puente Alto, involucrando, en cada uno, a un universo aproximado de cuatrocientos alumnos.

Consultado por el costo de implementación a gran escala, indicó que los fabricantes de equipos informáticos podrán a la brevedad producir máquinas más baratas, que incorporan un chip en su interior. En todo caso, para los requerimientos del proyecto, bastaría con máquinas más simples, de menor capacidad de memoria (no más de 2 Mb), cuyo costo no debería ser superior a US\$160 la unidad.

Sobre este particular, el Honorable Senador señor Flores argumentó que las grandes empresas electrónicas y fabricantes de equipos computacionales se rigen por el criterio de producir máquinas con mayor capacidad, para aumentar su precio. En rigor, dijo, a los países subdesarrollados les convendría producir máquinas más baratas, usando chips especializados

de generaciones anteriores, cuyo valor de mercado en la actualidad no excede de US\$3. Esto permitiría la venta de equipos cuyo precio oscilaría entre US\$25 y 30.

El aporte sustancial del Profesor Nussbaum y sus colaboradores, añadió, ha sido generar una iniciativa que implica liderazgo innovativo. Falta ahora hacer un esfuerzo como país para acoger y fomentar esta clase de proyectos, concretándolo en la realidad escolar. Por lo demás, dijo, puede ser económicamente rentable si la idea se vende a otras naciones que están empeñadas de manera seria en mejorar la calidad de su educación.

Con el objetivo de materializar lo señalado, planteó la conveniencia de que los Senadores se contacten con autoridades regionales para llevar esta experiencia a los municipios y desde allí a los establecimientos de la comuna.

Al concluir la sesión, el Honorable Senador señor Cantero expresó su satisfacción por la iniciativa, la cual, en su opinión, se orienta a una transformación radical de los actuales modelos de gestión del conocimiento, mediante la promoción de capacidades asociativas que, entre otras destrezas, habilitan al sujeto a trabajar coordinadamente en el nuevo entorno que emerge de la mano de las tecnologías de la información.

-----

Exposición de los señores Fernando Prieto, ex ejecutivo de IBM y ex Presidente de Oracle Chile y de Oracle México, y Mario Valdivia, consultor experto en procesos (10 de junio de 2003).

La materia sobre la que versó su exposición se relaciona con la aplicación de la Ley de Silencio Administrativo, como proceso.

Al comenzar la sesión, el señor Presidente hizo presente que estamos ante una gran oportunidad para conjugar esta Ley de Silencio Administrativo con el desarrollo tecnológico, experiencia que, de concretarse, sería pionera en el mundo.

Precisó que, con el avance actual de las TICs, se presenta la oportunidad histórica de complementar la flexibilidad y la adaptabilidad con el derecho administrativo.

Luego, el señor Fernando Prieto expresó que al leer la Ley de Silencio Administrativo, puede percibirse que su estructura apunta a los mismos conceptos necesarios para que una empresa privada sea eficiente; atención al cliente, en el caso en estudio, “el ciudadano”; tiempos de respuesta que implican además transparencia en la información, y enfoque de procesos, lo que permite transparentar los servicios y que los procesos sean lo más automáticos que se pueda, aprovechando el desarrollo de las TICs.

Esta ley, agregó, exige que el Estado tenga en red toda la información.

Por tanto, destacó, la ley en análisis abre una gran oportunidad para transformar la administración pública, tendiendo hacia el respeto de los tiempos en un marco de eficiencia.



Aclaró que, con todo, las dificultades en la ejecución de la normativa serán similares a las que se presentan cuando en la empresa privada se trata de introducir cambios que muchas veces son resistidos por los actores del sistema.

El procedimiento administrativo, al tenor de los preceptos en comento, presenta tres realidades simultáneas, a saber, la toma formal de decisiones, el registro de la información y la coordinación humana.

Es importante analizar esta ley desde una perspectiva transversal, como proceso que involucra a toda la administración y no a departamentos estancos entre sí.

A continuación, el señor Mario Valdivia destacó la gran oportunidad que se presenta. Hizo presente que la ley conceptúa el procedimiento administrativo en su faceta formal, de toma de decisiones; desde la perspectiva del registro de la información, esto es, considerando los “papeles que van de un lado a otro” (principio de escrituración), y desde la óptica de la necesaria coordinación de los actos, que en una empresa se denomina “proceso de negocios”.

La ley en estudio regula, fundamentalmente, aspectos trascendentes como la temporalidad y la coordinación entre los actos que se realicen, constituyendo compromisos y estableciendo la forma en que deben coordinarse los registros de información.

Desde esta perspectiva, los cambios en las coordinaciones de los actos conllevan una modificación en la naturaleza de la administración, se trata de una enmienda radical, enfatizó el expositor.

Por ejemplo, la posibilidad de contar con información en línea sobre el ciudadano, permitirá que no sea necesario requerirla nuevamente en cada trámite que se efectúe.

El Honorable Senador señor Flores explicó que a principios del siglo pasado la burocracia implicaba un sistema de reglas perfectas. Posteriormente, desde la época de Ford, las decisiones complejas tienden a vincularse con los procesos automatizados.

Actualmente, señaló, a inicios del siglo XXI, el ciudadano desea flexibilidad y compromiso a la vez, pero sin reglas.

Añadió que falta una cultura de procesos y que debe promocionarse la aplicación de esta ley en las regiones.

Por su parte, el Honorable Senador señor Foxley expuso que ante la burocracia existente, la ley es una suerte de acto voluntarista que plantea un “deber ser” que, para concretarse, ha de centrarse en los incentivos y en la internalización, por parte del mundo funcionario, de los tiempos y de la eficiencia.

La regulación en esta materia, precisó, debe centrarse en la flexibilidad, ya que pareciera haber una falta de armonía entre el silencio administrativo positivo que se establece y el resto de los plazos y posibilidades de reclamo que se contemplan.

Hizo presente que, en el sector público, es necesaria una reingeniería absoluta de procesos.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo indicó que la Ley de Silencio Administrativo es de aplicación amplia y supletoria. Preciso que, efectivamente, se establecen muchos plazos sin sanción en caso de incumplimiento pero, lamentablemente, es imposible sancionarlos todos.

Hizo presente que el éxito de esta ley dependerá de los ciudadanos, de los usuarios, ya que las personas no conocen sus alcances e implicancias.

Indicó que es importante que los fiscalizadores de la Contraloría General de la República tengan como pauta de evaluación las disposiciones de esta ley.

El Honorable Senador señor Cantero señaló que los artículos 18 y 19 de la ley definen los procesos y establecen un criterio en esta materia.

Expresó que casos exitosos como el del Servicio de Impuestos Internos deben llevarse a la globalidad.

Finalmente, el Honorable Senador señor Flores explicó que todo proceso tiene cuatro actos y ciclos. El primero, es la etapa de solicitud, que implica toda su preparación previa. El segundo, consiste en la iniciación del acto. El tercero, se radica en la instrucción misma y, por último, está una cuarta fase de aceptación.

Por su parte, añadió, cada ciclo puede descomponerse en otros ciclos.

Agregó que una correcta focalización de esta ley debiera favorecer un mayor dinamismo de la cultura digital en Chile.

A modo de conclusión, precisó que es importante trabajar en las regiones a fin de dar a conocer esta ley, sin perjuicio de coordinarse con el Ministro Secretario General de la Presidencia. Los miembros de la Comisión concordaron con la propuesta del señor Presidente.

-----

Intervención del Honorable Senador señor Flores, sobre "Innovación y Poder, algunas consecuencias para Chile" (10 de julio de 2003).

El planteamiento del señor Presidente de la Comisión, consta de tres partes, a saber, una relativa a la naturaleza de la innovación y a los problemas que ésta supone para Chile; luego, un aspecto de carácter especulativo, que sustenta la tesis según la cual no basta innovar por innovar, puesto que innovar implica ser competitivo en un mundo globalizado y

moverse en los espacios de poder del mismo, y, finalmente, una aproximación a los desafíos que tiene para Chile situarse en el contexto de la innovación.

En lo que atañe a la primera cuestión, dijo que en el país existen dos modos de entender la innovación que presentan cierta ingenuidad.

Sobre el particular, agregó que suele dominar en la opinión pública la idea de que la innovación equivale a producir cosas nuevas, como manifestaciones de la creatividad. Sin embargo, si bien es posible hacer una sinonimia entre innovación y creatividad, dicha relación resulta irrelevante. Una visión de esa índole podría calificarse de "creatividad general", donde innovación se traduce en creación de mercado o, más precisamente, de un nicho de mercado.

La segunda idea dominante sugiere que cualquier iniciativa que involucre modernizar es innovación. Esa opinión se vincula con la era industrial, la introducción de nuevos productos y de determinadas maquinarias.

En la actualidad, lo sustantivo al aludir a innovación es que en todas las áreas productivas cambien permanentemente las prácticas y se innove en los procesos, en la utilización de tecnologías, en los productos y en las instituciones. Así, por ejemplo, en el caso del vino, puede afirmarse que es un producto que, a nivel global, vive en la imaginación de los compradores. La pregunta que puede formularse consiste en identificar las notas distintivas del vino chileno frente al vino australiano, o al que se produce en otros

países sudamericanos. Una respuesta podría explicar dicha diferencia en la relación precio-calidad. Pero no es suficiente.

Pues bien, la innovación necesita ser productiva, en el sentido de hallarse inserta en una red de servicios, y además estar acompañada de otras innovaciones referidas a los procesos, las organizaciones y al país mismo. Si se piensa en la industria de la salmonicultura chilena, la innovación está dada por el proceso de cultivar salmones. Hasta el momento en que surge esta industria se sostenía que los salmones no eran cultivables. El comprador de estos peces no advierte al adquirirlos cuál es su origen, esto es, si natural o resultado de la acción humana. Sin embargo, existe una significativa operación logística que permite colocar este producto en el mercado y que destaca sus características de frescura. Aquí hay una innovación clara.

El señor Senador distinguió tres clases de innovación.

En primer término, la "mejora continua". Los japoneses han sobresalido en este campo, en un comienzo replicando las nociones de calidad de los estadounidenses, luego transformando los procesos y la industria. La empresa Toyota merece mencionarse como líder en esta experiencia. Ésta fue la fuente de la que emanaron los principios de calidad total, que enseguida se aplicaron a otros productos industriales. A mediados de la década de los ochenta se creyó que Japón controlaría el mundo, que alcanzaría un altísimo nivel de productividad, que la industria americana estaba destruida. No obstante, si bien los japoneses no han perdido sus habilidades, la competitividad del Japón se encuentra en crisis. Y resurge la competitividad de los Estados Unidos, por ejemplo, en la industria del automóvil que ha

mejorado sus ciclos. Además, han aparecido competidores asiáticos de los japoneses, como los coreanos que resultaron alumnos aventajados. Se puede concluir lo siguiente: la mejora continua es una necesidad pero no una ventaja competitiva.

En segundo lugar, la "innovación sustantiva". Se trata de innovaciones predecibles dentro de una industria, suponen introducir modificaciones en la producción y en los procesos, y, en tal sentido, no son triviales. Pero, no mejoran el ámbito de poder de los actores. A modo ejemplar, el señor Senador citó la invención de la máquina de escribir. Estos ingenios mecánicos fueron paulatinamente mejorando, hasta la aparición de la máquina electrónica. Fueron innovaciones sustantivas, que dieron una ventaja a sus inventores, mas no transformaron a los actores. Todavía eran máquinas de escribir. El asunto dio un giro con la computadora, que no es exactamente una máquina, sino un proceso. La computadora no corresponde a una invención continua, implica una manera diversa de hacer las cosas. Su impacto es de tal envergadura que determinó la desaparición de los actores líderes de la antigua industria.

Lo anterior, constituye un dato relevante que define un tercer fenómeno, el de la "innovación discontinua". El señor Senador declaró que lo dicho no sugiere que Chile deba abocarse a la innovación. Empero, los fenómenos de poder de la industria mundial no se pueden entender si no se comprenden estas circunstancias. Cuando la innovación es discontinua el salto es gigantesco. Son decisivas mareas tecnológicas, como la que se refiere a la industria de la información y la tecnología de las comunicaciones. Los microprocesadores se hallan a la base de este acontecimiento. No pueden equipararse a las computadoras de la década del cincuenta, dada las dimensiones de la información que

procesan y sus múltiples aplicaciones. Otro tanto puede señalarse a propósito de la biotecnología.

Las grandes innovaciones discontinuas, añadió, provocan cambios históricos. Chile padece una visión ingenua en relación con este tema, su atraso es indudable. Sobre este particular existe abundante literatura especializada.

En lo que respecta a la génesis de la innovación, el señor Senador sostuvo que se trata de propuestas de acción que se transforman en algo, que se reconoce como nuevo. Este punto ha sido reflexionado en su libro “The Closing Work”, en especial en su capítulo II.

Llama la atención acerca de la innovación discontinua que, en una fase previa, la industria establecida es incapaz de encontrar interesante el mercado al cual se dirige, y que ella misma ha creado. Así, hubo una época en la que entre los ejecutivos de IBM se decía que nadie era importante si su mercado mínimo no ascendía a US\$200 millones. Ese criterio impidió la innovación, aun cuando IBM contaba con ocho centros mundiales en los que trabajaban siete premios Nobel. En otras palabras, siendo una empresa más poderosa que cualquier universidad era incapaz de generar innovación. El principio vigente en IBM era que si había algo importante en la industria sería adquirido cuando su precio fuera de US\$200 millones. Con esa lógica operaron respecto de los PC, pero cometieron un error. El miedo de IBM a ser enjuiciada como una empresa monopólica determinó que le encargaran a un investigador externo el desarrollo de un nuevo sistema operativo. Ese investigador fue Bill Gates, quien por US\$50 mil diseñó un sistema operativo (el DOS) que revolucionó la industria de los PC. El problema es que Gates no se obligó mediante una cláusula de



exclusividad, sino que quedó en libertad para vender su invención a otros compradores. IBM pavimentó el camino para el surgimiento de su más fiero competidor, Microsoft, que cambió la historia y permitió establecer un mercado abierto. Sabemos que cualquiera puede fabricar un PC, pues los componentes están en el mercado y el sistema operativo es compatible. Hoy IBM no fabrica PCs, y los líderes del rubro son Bell, Compaq y otras compañías.

Un elemento central es la sintonía histórica, otro es la habilidad para identificar anomalías. Si pensamos en ejemplos chilenos, podemos calificar de anómalos a Bonvallet, The Clinic, Morandé con Compañía. Se requieren, también, prácticas marginales, pues los innovadores no son personas que provengan de la línea protagonista. Esta es una constatación importante, particularmente para las Fuerzas Armadas que manejan en general mal este asunto, porque ciertas unidades de propósito terminan destruyendo el surgimiento de los innovadores (la compañía Apple fue creada por un estudiante universitario que no terminó su carrera y que trabajaba para Hewlett Packard).

A continuación, el señor Senador se exployó en relación con el problema histórico vinculado a la materia en comentario, sobre la base de la Teoría del Desarrollo Tecnológico.

Al traducir a gráficos los procesos tecnológicos se observa que siguen una curva "S". En efecto, es una línea curva que parte muy lentamente, casi cero en el período anterior al de "irrupción", se mueve con mayor velocidad durante éste, muy aceleradamente en la etapa que se denomina "frenesí", sigue creciendo muy fuerte pero va frenándose en "sinergia" y tiene una madurez lenta. En porcentajes de la integral de la población son las dos primeras

fases las que consideran la mayor proporción. Esa curva se aplica a todo, a los productos y a las eras.

La curva comprende de cincuenta a setenta años de evolución pero no menos, porque una parte de la curva está supeditada a la relación existente entre los fenómenos de la tecnología y de la discusión social y el alcance institucional. La irrupción de la tecnología se verificaría en medio de prácticas sociales dadas y un contexto institucional determinado.

El señor Senador se detuvo en el problema de las "burbujas". Las burbujas son totalmente esperadas, constituyen un episodio normal, y se explicarían en función de un capital productivo, que se especializa en la innovación sustantiva, y un capital especulativo o financiero, que se especializa en la tecnología. El capital financiero requiere excedentes, que se invierten en áreas que precisan de poco dinero, en términos relativos, y que suponen potenciales de ganancia, aunque los riesgos son importantes.

Las tecnologías de la información, sostuvo, ingresan en la tercera fase. El aserto no deja de ser curioso, pues las primeras computadoras datan de 1950. Por lo mismo, sostener que hoy recién se alcanza la mitad de la curva responde al hecho de que en el caso de las TICs la curva se gesta a partir de 1970. Lo dicho, porque el fenómeno de las TICs está asociado a la idea de "conectividad". Ya no basta con un super ingenio mecánico, ahora hablamos de un instrumento de otra naturaleza (que incluye transmisión de voz y datos, telecomunicaciones).

El Big Bang de la curva actual se manifiesta en la inversión en microprocesadores. Éste es el impulso que hace posible Sillycon Valley.

Enseguida, el señor Senador afirmó que la biotecnología se encuentra en la primera fase. El Big Bang de la biotecnología ocurrió el año 1975 como idea, aunque como producto no se dio hasta 1982. Destacó que Chile cuenta con un científico de excepción en esta materia, el señor Pablo Valenzuela, cuya invitación propuso a la Comisión para que narre la historia de la biotecnología como actor privilegiado.

El problema es que la biotecnología es mucho más cara que la computación, esto es, que el capital inicial para un emprendimiento biotecnológico se sitúa en otra escala económica.

En el horizonte podemos columbrar dos ámbitos nuevos, vinculados a la educación. A saber, el de la nanotecnología, que implica una revolución de materiales y es clave para la futura industria del software, y el del biominc, que empieza a dar sus primeros pasos. El caso más notable es el de Next, una compañía de Quebec que vende una fibra que se produce con hilo de araña, que es más resistente que el acero. Sus primeras aplicaciones se han hecho en medicina y en seguridad (chalecos antibalas). Para producirla se utilizan cabras transgénicas, a las que introdujeron el gen de la araña. Las cabras producen leche, que en vez de contener caseína contiene el componente químico del hilo arácnido. El aspecto a resaltar es que cultivar arañas es imposible, pero las ovejas sí pueden ser cultivadas.

Siguiendo la Teoría del Desarrollo Tecnológico, ha habido cinco grandes olas tecnológicas, que son las fuentes que generan campos innovativos (llamados antiguamente fuerzas productivas).

En provincias las personas desean trabajos en industrias que se originaron en 1902. El señor Senador estimó que los estadounidenses emplearon las TICs, en los últimos quince años, para prolongar la vida de la industria del automóvil, que en los próximos veinte años podría colapsar. Aquí hay una oportunidad para otros países. México la ha aprovechado, pues hoy los chasis de General Motors son de fabricación mexicana. Malasia ha hecho lo propio en otras áreas. Los ciclos demuestran que hay movimientos en la industria que determinan su desplazamiento desde el primer al tercer mundo, según la fase en que se encuentre. Entonces, es trascendente para Chile saber dónde se ubica, en qué ámbitos puede navegar.

Cuando surge un nuevo paradigma productivo se produce un cambio de mentalidad. En la actualidad asistimos a un tránsito desde la era de los procesos rígidos a la de los procesos flexibles. Ésta es la médula del asunto. Pasamos de imponerle al cliente un producto estándar, al concepto que entiende que al cliente se le clienteliza.

Sin perjuicio de profundizar en otro momento en torno a esta afirmación, el señor Senador hizo hincapié en la relevancia del punto. A su juicio, la adecuada comprensión de la historia permitirá dar luces en el ámbito de la lucha contra la burocracia. Si se piensa en las Fuerzas Armadas, sólo cabe concluir que todavía se hallan en la era industrial. No han ingresado en la era de las tecnologías de la información.

A propósito de los procedimientos administrativos, la firma electrónica o la biotecnología, se están percibiendo las tensiones y reclamos sociales que exigen un modo distinto de legislar. En el caso de la Ley sobre Procedimiento Administrativo, sostuvo que es la primera vez que el tiempo se coloca en el centro del debate. Es indispensable la flexibilidad administrativa, su adaptación a los procesos históricos y sociales, porque los mercados y el mundo cambian de manera vertiginosa.

El planteamiento de la Profesora señora Carlota Pérez, autora de la teoría en comentario, arguyó el señor Senador, presenta un aspecto complejo y difícil. Para Chile la dificultad es mayor en la era de la información, a saber, que nuestro país carece de oportunidad en el mundo del software y el hardware. En efecto, no sólo es un país alejado, sino que además no tiene mercado. Por ejemplo, en el caso de los microcomputadores: sus componentes son commodities que se pueden comprar en distintos mercados. Lo único que no es commodity es el chip de internet, pero se vende al precio que sus fabricantes establecen (en último análisis, cada tres años conciben un nuevo chip). Es la misma lógica que existe en la industria de la electrónica clásica, en vías de desaparecer. Sony introduce la innovación, Panasonic los procesos industriales. Los productos de Sony son más caros, los de Panasonic más baratos. Esta compañía vende más, merced a mejores canales de distribución y costos más bajos. Finalmente, Panasonic es más importante en la innovación pues inventó la radio a transistores, el CD (con Phillips), el DVD, etc.

La paralización empieza con lo establecido. Si se considera, por ejemplo, la industria telefónica: en general la compañías telefónicas son las mayores enemigas del cambio

tecnológico, incluidas las empresas norteamericanas. Con el aumento del ancho de banda y con la incorporación de la computación han ocurrido cosas fundamentales: 0,2 megabytes es lo máximo que gasta una llamada telefónica, pero ahora se habla de un ancho de banda equivalente a 100 megabytes, lo cual implica que en una computadora la telefonía será una aplicación más entre otras. Por otra parte, una central telefónica deja de prestar utilidad cuando las computadoras comienzan a operar en línea. La industria telefónica mundial pretende conservar el negocio, hacerlo subsistir lo más posible. Han contado con una ayuda, pues los buenos competidores sucumbieron.

La adaptación cultural es un elemento significativo, pues permite que el Estado sea un buen agente de modernización si lo hace bien. En caso contrario, los resultados serán negativos. Así, Estados que lo hacen bien son Corea, Finlandia, Canadá, Singapur, Nueva Zelanda, porque han podido generar demandas inducidas y más.

En el área de los sistemas operativos y de telecomunicaciones, los norteamericanos no las tienen todas consigo. Los europeos poseen sistemas inalámbricos más avanzados, así como sistemas operativos muy eficientes. En lo que respecta a estos ámbitos, se observan notables decisiones de Estado. Por ejemplo, las decisiones adoptadas en China y Francia que no desean depender únicamente de Microsoft han permitido la aparición del fenómeno Linux, de gran proyección.

En consecuencia, cuando aludimos a desarrollo tecnológico es relevante identificar en qué parte de la curva estamos situados en cada ciclo, porque éstos determinan los tipos de habilidades y de riesgos asociados. Por ejemplo, en la fase de "maduración" se verifica

normalmente una exportación de la industria (que es lo que sucede en la industria automovilística o en la del hardware en Norteamérica).

En cuanto a cómo ocurre la innovación de la tecnología, el señor Senador citó los casos de Netscape y Napster.

Sobre el particular, indicó que el primer browser de la internet que se utilizó fue Netscape. Microsoft no tenía internet. Netscape fue la invención de un grupo de estudiantes de la Universidad de Illinois, que habían trabajado en un producto anterior diseñado con suizos pertenecientes a un instituto de estudios católicos llamado "No Project Organization". Se trataba de simplificar el acceso y uso de internet. Illinois no es el centro de la tecnología en Estados Unidos, pero sí el centro del software. El equipo de investigadores desarrolló un browser llamado Netscape. La compañía nunca vendió el producto, se regalaba. Sin embargo, Netscape terminó vendiéndose en US\$2.500 millones. A la cabeza del equipo de investigadores estuvo James Anderson, a quien se reconoce hoy como un gurú innovativo.

A esta clase de acontecimientos el señor Senador denomina "innovaciones disruptivas", que son flores de un día pues tienen mucho poder de convocatoria pero durante un lapso breve.

Napster es otro ejemplo de este tipo. Es un programa que permite intercambiar música, creado también por un estudiante universitario, que fue objeto de una controversia judicial originada por la presión ejercida por las empresas discográficas. La empresa publicista alemana Bertelsmann invirtió US\$40 millones de dólares en Napster, lo que costó

la presidencia de la compañía y su clausura legal. Sin embargo, ahora existe una compañía que se llama Kazaa, que es mucho más grande que Napster, asesorada por abogados, radicada en una isla que es un paraíso fiscal, y contra la cual los litigios que se intenten están destinados a durar siete o diez años, si logran ubicar a sus propietarios. Kazaa opera como un worm, esto es, como una suerte de virus informático. El programa se baja gratuitamente de internet. Permite a sus usuarios quedar conectados en red, por lo tanto enlaza a las computadoras como si fuera una comunidad virtual. En cada computadora existen archivos de música que se comparten entre todos los usuarios.

Netscape y Napster transformaron la industria, o sea, el mundo de la internet. Netscape obligó a Microsoft a cambiar. Y Napster, a su turno, cambió la industria de la música. Actualmente la mayor aplicación de ancho de banda es la bajada de música. Los problemas legales relativos al derecho de autor están en otro lugar. Por esta misma razón, en Chile la Feria del Disco enfrenta problemas serios.

Protagonistas de la Fama es flor de un día. Ballero va a durar poco, sin embargo, a su juicio, dejará huella en la sociedad chilena y tendrá responsabilidad respecto de otros programas que surjan. En la televisión habrá un antes y después de los reality shows. La política también será afectada por esta historia.

Al observar el cuadro completo se puede explicar la lógica de todo lo dicho. Por un lado, tenemos la simple buena oferta, esto es, aquella con capacidad para articular varios componentes, como excelencia operacional, productos de calidad, satisfacción del consumidor. Así, el lápiz BIC, un producto revolucionario que no tiene competidor, porque



es una industria de volumen, costo y eficiencia. El lápiz BIC liquidó a las plumas fuente, incluso es probable que sobreviva a la era de la computación.

China atemoriza a todos, porque por su mano de obra y su capacidad está en condiciones de producir manufacturas para todo el mundo.

Desde el punto de vista de la teoría económica es allí donde la simple lucha por la eficiencia sobrecoge. Si el mercado es abierto y los componentes competitivos, el mejor software sobrevivirá. La economía chilena no debería estar nunca en esa categoría, en el rincón más débil de todo el modelo, porque sólo los que tienen excelencia y volumen van a triunfar.

México, por ejemplo, trató de competir con China por las maquiladoras. Pues bien, sólo en 2002 perdió trescientos cincuenta mil empleos. La mano de obra china es más barata y eficiente. El carácter de los mexicanos les impide igualarlos.

Si se agrega la capacidad para generar cierta empatía con los clientes, se puede citar a NIKE. Los jóvenes cuando quieren zapatillas piensan en NIKE, incluso de un tipo determinado. Walt Disney durante mucho tiempo estuvo así de identificado con los niños. Mc Donalds tiene buena sintonía con ellos, pero no les vende sándwichs sino regalos, juguetes, souvenirs.

Enseguida, si a la ventaja de la oferta se añade unidad con la producción y surge un producto de buen diseño y terminaciones, el público responde inmediatamente comprándolo.

Ejemplos, SONY, Agilent (corresponde a lo que antes se llamaba Hewlett Packard), Duracell y Eveready.

Esta área, sin embargo, en la era de las tecnologías de la información está siendo desafiada desde otro ángulo. Por ejemplo, los productos electrónicos musicales van a ser una práctica en las computadoras. El que fabrique buenos parlantes de computadora quizá pueda competir con SONY. En Estados Unidos están apareciendo las boutiques de productos electrónicos.

Desplazándose de columna hacia arriba mejora el precio, pero también aumenta el riesgo. En esa posición muchas veces los innovadores no obtienen ganancias.

Si a la excelencia operacional se le agrega cierto glamour con los clientes: en Estados Unidos hay una línea aérea, que se llama Southwest, que hace algo totalmente distinto a lo que hacen las restantes líneas. En efecto, las auxiliares de vuelo reciben el boleto, no existe la boletería, son amables, sensuales y diligentes. Reparten golosinas. El servicio de comidas es pobre, pero los pasajes son mucho más baratos y los aviones llegan a tiempo.

La consultora Mc Kinsey garantiza a los ejecutivos que contratan sus servicios que no los podrán despedir.

El gran fenómeno: Starbucks. Esta empresa descubrió que los norteamericanos tienen escasa vida social, entre otras razones, porque las ciudades están mal diseñadas para propiciar y fomentar la vida social. Los norteamericanos necesitan un lugar no para tomar

café, sino para conocer a otras personas. En los Starbucks el cliente disfruta su tiempo, instala su notebook, tiene acceso gratis a internet, departe con los demás.

Starbucks acaba de llegar a Chile. Abrirá diversas tiendas mediante franquicia, lo cual es un experimento porque en Estados Unidos administran directamente su negocio. Los franquiciadores deberán ceñirse estrictamente a las condiciones que les ha fijado la matriz de la compañía, incluso en lo que respecta al diseño arquitectónico de los locales.

Estas compañías ya no venden sólo un producto, venden estilos de vida y siguen a la sociedad.

En cada uno de estos casos se pueden advertir posiciones de poder.

Amazon fue creada por el hijo de un cubano. En Estados Unidos la compañía más grande en materia de venta de libros es Barnes and Noble, con negocios por US\$2.000 millones. Amazon permite comprar toda clase de libros por internet. La genialidad es que Amazon, mediante programas de software especiales, es capaz de responder a los gustos exactos del cliente en materia de lectura, sugiere libros de otros autores comprados por clientes de gustos similares, tiene en catálogo todos los textos de cada autor, permite al cliente leer hasta cuarenta páginas de un libro para decidir su compra, ofrecen descuentos y ofertas. La sofisticación llega al extremo de que cuando el cliente abre la página internet de Amazon se encuentra con un mensaje de saludo y una lista de libros sugeridos según sus preferencias.

Hoy día los libros representan sólo el 10% de las ventas. Pero su creador estuvo dispuesto a perder millones de dólares al año. El secreto financiero: hubo un momento en que la compañía llegó a valer US\$4.000 millones, el creador de Amazon se convirtió en el hombre más rico de Estados Unidos. Endeudó a la compañía y cuando vino la caída bursátil tenía bonos. Él es un "transgresor desafiante".

Se parte del simple producto, luego se crea un espacio de poder al que no es fácil ingresar, hay barreras de entradas, competidores. Esto es lo que sucede en el caso del cemento. En Chile los actores en el negocio del cemento son nada comparados con los de otros países. Existen porque constituyeron sus empresas antes, pero pueden sacarlos del negocio en cualquier momento. Están obligados a asociarse con los grandes.

Entonces, los mercados se consolidan. Las innovaciones disruptivas van de un lado para otro, desplazándose en el cuadro. Así como hay innovaciones disruptivas a nivel de producto, las hay también a nivel de espacio. Por ejemplo, Fedex Express. Su historia comienza con un piloto de la Fuerza Aérea Norteamericana que se fue a estudiar a la Universidad de Harvard. Estando allí presentó este proyecto, pero lo reprobó. Su tesis consistía en hacer algo simple (así son las grandes ideas): transportar de las cinco o seis grandes ciudades norteamericanas a un lugar en el medio de Estados Unidos las encomiendas y cargas, para trasladarlas al día siguiente. No se vende transporte sino una promesa: en veinticuatro horas se entrega la carga a su destinatario. Al principio se llevaban cheques, papeles financieros, escrituras, documentos valiosos para las personas, cuya pérdida es temida. Por el servicio se cobran no los US\$2 del correo o transporte normal, sino

US\$35, pero se garantiza el servicio. El servicio de transporte se transformó en una promesa de servicio, lo que dio origen a la industria del courier.

Con la invención de la internet y la red mundial los papeles van a desaparecer tarde o temprano. Ya se han movido muchos paquetes y se está moviendo la industria de las cosas, el paso siguiente es la aparición de aeropuertos especializados en objetos de alto valor.

El caso de Charles Schwab es también interesante. Es una persona que destruyó a la industria de los brokers de acciones, mediante la utilización de la electrónica. A esta clase de individuos el señor Senador los denominó "reinventores", porque usan una ventaja operacional, una excelencia operacional nueva, lo cual les permite redefinir una industria. Inventan algo que puede tener otras aplicaciones, quitándole de paso una parte de mercado a otros.

La compañía Genomics inventó los métodos de secuenciación rápida del ADN y el RNA.

En otras columnas del cuadro hay más estabilidad, pero es relativa. Finlandia inventó una compañía innovadora que es Nokia, con mano de obra barata. Es líder en Europa, ubicándose por sobre Erickson. La sociedad finlandesa se define permanentemente, su producto fundamental es la innovación tecnológica, en determinado nicho.

El nicho electrónico para los finlandeses es casi natural. Siempre fueron buenos para la telecomunicación, fueron grandes consumidores de la industria. En la historia de Nokia la

influencia del Estado fue decisiva, pues le compraba sus productos y le exigía corregir los errores e insuficiencias. Eso le permitió convertirse en una de las compañías más grandes en el rubro. El señor Senador estimó que en esta área Chile presenta una grave debilidad de pensamiento.

The Clinic partió con un mercado reducido, poco a poco se está transformando en un periódico más serio.

Cuando Polaroid concibió la fotografía instantánea inventó un nicho propio. Ahora está a punto de desaparecer porque la fotografía digital hace eso y mucho más.

E bay, Google, son los dos más interesantes, que están de moda. E bay inventó el concepto remate por computadora. En la actualidad hay millones de remates diarios. En Latinoamérica hay una compañía argentina que hace algo similar, se llama remate.com. Google es un "motor buscador" de buena calidad, que responde a un concepto distinto. En el Google en inglés se encuentra un aditamento llamado news, que permite acceder a publicaciones de prensa. Selecciona noticias casi instantáneamente y tiene enlaces a quince mil periódicos. La gracia de los creadores de Google es que inventaron un producto que ya no sólo es un search machine sino un forch. Esto cambiará el mercado, no tiene competencia.

Nintendo por mucho tiempo dominó el mercado infantil de juegos. Ahora Microsoft ingresó exitosamente al negocio mediante la venta de hardware. Para producir valores se requiere gran capital. Pero si se es parte del capital, ya se está en alguna parte.

La preocupación del señor Senador es que se habla de educación y de innovación como si con esto bastara. Sin embargo, la innovación implica generar campos de poder financieros, producir utilidades, convocar inversores que produzcan valores crecientes. En eso consiste la innovación productiva del mundo, dijo, el resto es música.

En su opinión, existe ceguera en Chile para comprender el problema del poder. En el caso de los salmones, el país hizo una gran innovación, pero hoy el 80% de las empresas que operan en el sector son nuevas, o sea, el competidor principal es el propietario local. A nivel de comercialización introduce un poder adicional, porque quien domina la cadena puede definir lo que queda de utilidades y el destino de las nuevas inversiones.

Los dominadores son los reyes del mercado cuando es global, controlan la cadena de producción y, por ende, los márgenes del negocio.

Si Chile está llamado a ser un país líder en Latinoamérica, tiene que alcanzar liderazgo en procesos. Home Depot salió del país porque los procesos de SODIMAC eran por lo menos equivalentes y compensaban su volumen, y porque creaban mercado acá. No puede perderse de vista que Home Depot es un dominador en materiales de construcción. Falabella es nuestro dominador en esta historia. En el caso de los perejiles es Jumbo. Los procesos están en software y en cultura, si una compañía logra manejar estas variables liquida al competidor.

El señor Senador precisó que por cultura en este contexto debe entenderse que la gente siga los procesos, introduzca los valores, que la cadena tenga excelencia operacional, que exista afinidad con los clientes. En otras palabras, cultura supone que los compromisos se cumplen de manera impecable, pero además con preocupación por el aspecto emocional de la relación cotidiana.

Ejemplificó lo anterior refiriéndose al Manchester United, club deportivo inglés que calificó que verdadera "experiencia religiosa" para sus fanáticos y seguidores. La visita al estadio del equipo incluye un recorrido por el museo de la fama del fútbol. En esa sede se vende la mayor cantidad de celulares de Inglaterra. En el mundo existen ciento cuarenta clubes asociados al Manchester. La plantilla de jugadores del equipo profesional es una de las más caras del mundo, así, el pase del jugador argentino Verón está tasado en US\$28 millones. El Manchester vende una marca planetaria. No sería de extrañar, dijo el señor Senador, que el día de mañana se una con NIKE para crear un supermercado de ropa y accesorios deportivos.

A su lado podría mencionarse al Real Madrid.

Los casilleros del cuadro, explicó, consignan diversos ejemplos de empresas que sirven para ilustrar la tesis. Sin embargo, en la práctica muchas compañías tienen productos que están en uno o dos casilleros, lo cual puede inducir a equívocos. Hay teóricos que sostienen como ideal que las empresas se concentren en nichos que absorban todo, para asegurar su éxito.



NIKE no tiene fábricas en Estados Unidos. Las manufacturas provienen de plantas en Vietnam, Camboya, China. La inversión fuerte se destina a financiar convenios con deportistas destacados y de gran impacto público, como Michael Jordan. Los productos de NIKE están en la imaginación de los clientes. Esa es la apuesta de esta empresa.

Finlandia era un país de 5.2 millones de habitantes. Nokia llegó a valer US\$400 millones. En 1989 no podía ser parte de la Unión Europea porque tenía un tratado de cooperación con la Unión Soviética. Esta última desapareció. Los finlandeses, vía los países nórdicos, habían creado un estándar de telecomunicación que más tarde se oficializó en Europa. Finlandia ha sabido moverse como país en pos de ciertos objetivos. La pregunta radica en qué lo diferencia de Chile. A juicio del señor Senador, las diferencias se presentan en varios aspectos. Su análisis permitiría establecer cuáles son las necesidades de nuestro país.

En primer lugar, concentró sus esfuerzos en la excelencia, esto es, ser muy buenos para hacer ciertas cosas. Sus compañías cupríferas no iban a ser competitivas por tamaño, entonces crearon una gran compañía consultora minera. Todo el poder de su industria forestal se trasladó a la industria del software, son los mejores consultores y biotecnólogos en esa área. Alcanzaron liderazgo mundial en educación. Los profesores y egresados de las universidades estatales llegan a la empresa privada, y los profesionales de las empresas laboran en las universidades. Así, se acabaron las divisiones.

Además, crearon una cultura de jóvenes hackers extremadamente exitosa. El hacker es una persona que goza con lo que hace. Cuatro o cinco hackers finlandeses han logrado

inversiones a nivel mundial. Pero hubo uno extraordinario, que es el inventor de Linux. Este hacker inventó algo que desde el punto de vista político es importante, y merece estudiarse. El primer elemento relevante en toda computadora es el sistema operativo. Linux es un sistema operativo concebido como una implementación de libre distribución UNIX para computadoras personales, servidores y estaciones de trabajo. Es gratuito.

Linux es muy eficiente y tiene un excelente diseño. Es multitarea, multiusuario, multiplataforma y multiprocesador; en las plataformas Intel corre en modo protegido; protege la memoria para que un programa no pueda hacer caer al resto del sistema; carga sólo las partes de un programa que se usan; comparte la memoria entre programas aumentando la velocidad y disminuyendo el uso de memoria; usa un sistema de memoria virtual por páginas; utiliza toda la memoria libre para cache; permite usar bibliotecas enlazadas tanto estática como dinámicamente; se distribuye con código fuente; usa hasta sesenta y cuatro consolas virtuales; tiene un sistema de archivos avanzado pero puede usar los de los otros sistemas, y soporta redes tanto en TCP/IP como en otros protocolos.

Hoy existen compañías en los mercados que venden educación y soporte técnico para Linux. IBM, China y Francia decidieron que Linux sería la base de su desarrollo. Hay una razón de seguridad también: los países no quieren Microsoft porque piensan que tiene la inspección de la CIA. Linux permite crear espacios autónomos.

El señor Senador es partidario de estudiar en profundidad el caso de Finlandia. Es un país tres veces más pequeño que el nuestro, que afrontó una crisis de mercado que lo privó

del 50% del mismo, pero que en un lapso relativamente breve se ha recuperado de modo espectacular.

Según dijera, el análisis debe prescindir de concepciones que pretendan modelos. Si se comprende bien el argumento histórico se concluye que los modelos no funcionan porque todo tiene su tiempo. Hay cambios de estilo, de paradigmas, pero esos no son modelos. Lo que se requiere son empresarios, esto es, el desarrollo de los negocios de los empresarios privados.

En lo que concierne al desarrollo de la investigación, sostuvo que en Finlandia los avances han tenido un carácter mediano. Pero hay un sentido de patria en los finlandeses que responde a dos razones. Por una parte, al relativo aislamiento de ese país en las últimas cuatro o cinco décadas. Lo anterior, porque estuvieron entre tres monstruos (Suecia, Alemania y Rusia) y fue sindicado como un satélite de la Unión Soviética. Por otra, a que experimentaron también un 11 de septiembre de 1973 pero en 1920, que diezmó a parte importante de su población.

Los finlandeses no deben ser vistos como personas extraordinarias, fantásticas, son sólo seres humanos. El político que no le da supervivencia a la sociedad no piensa en esto, está atrapado en dicotomías.

El asunto, entonces, es reflexionar acerca de qué debe hacerse para producir valor en Chile. Esto supone acometer la cuestión de si Chile seguirá siendo un país exportador de materias primas, lo cual lo amenaza con serios problemas de sobrevivencia porque las

materias primas se acaban. Es necesario, en consecuencia, cambiar el lenguaje de la sociedad chilena. El valor se produce con la combinación de producto, servicio y valor agregado. Por eso el negocio del transporte marítimo desapareció como tal. La clave hoy es el manejo de las cadenas de servicio y el servicio integrado.

Lo mínimo a que Chile debiera aspirar, como estrategia, sería a constituirse en líder en la integración de servicios en América Latina. No obstante, el señor Senador manifestó sus aprensiones, porque los empresarios chilenos no lo visualizan así. Nuestros empresarios del software están mal orientados. Actualmente Uruguay exporta US\$100 millones en software, mientras Chile sólo exporta US\$30 millones. Hace ocho años la situación era inversa.

Existe un mercado de servicios que se está rearticulando. Chile no puede hacerlo solo. Está demostrado que todos los países quieren ingresar al mercado de Estados Unidos. Nosotros tenemos un capital que Finlandia no tiene, a saber, el castellano. En Estados Unidos habitan cuarenta millones de hispanohablantes con un ingreso per cápita de país desarrollado.

Por otra parte, la cultura española es muy fuerte, con toda su diversidad, es atractiva. En este sentido, Chile es seductor para los países nórdicos. Nuestros socios naturales debieran ser estos países, que han demostrado capacidad tecnológica, y otros como Australia y Nueva Zelandia, que han demostrado capacidad biotecnológica y de manejo de servicios.

Al finalizar su exposición el señor Senador declaró que es difícil convencer con este discurso, porque el paradigma dominante todavía persigue mejorar el "modelo exportador", y aboga por avanzar a nuevas fases de este esquema. En todo caso, dijo, no se trata de renunciar al esfuerzo exportador, pero es indispensable producir un salto de otro tipo. Aludir a educación sin saber para qué, o de tecnología sin decir en qué, o de aplicar conocimientos sin conseguir innovación, no tiene mucho sentido.

Consultado por el Honorable Senador señor Arancibia respecto de la percepción que tiene acerca de la capacidad de los empresarios y actores políticos chilenos para superar antiguas diferencias ideológicas, el Senador señor Flores estimó que ambos han mostrado una actitud ingenua frente al problema.

A modo ilustrativo, comentó que en una reciente reunión empresarial relativa a la materia sobre que ha versado su exposición, con participación de altos ejecutivos de CIC, Cementos Biobio y SOFOFA, advirtió la escasa comprensión que tienen del fenómeno de la innovación. La gente, agregó, continúa pensando que innovación consiste en traer a Chile algo que aquí no existe todavía.

Se observan carencias que se vinculan con percepciones erróneas. En general, pareciera que se rechaza a aquellos que asumen el mercado global competitivo. La industria nuestra es deficitaria en esto, además le falta la red. Los ejecutivos de CIC se dedican básicamente a copiar, en la medida de lo posible, los productos competitivos fabricados en países extranjeros.

El Senador señor Arancibia indicó que, no obstante, como en el caso de Falabella, existen empresarios chilenos que están creando conglomerados altamente competitivos a nivel latinoamericano.

Según replicara el Senador señor Flores, esa situación, que también puede predicarse de LAN Chile, responde a la circunstancia de tratarse de compañías que entienden la forma del proceso.

En cuanto a la Compañía Sudamericana de Vapores, citada también por el Senador señor Arancibia, sostuvo que no obstante ser amigo personal de Ricardo Claro no ha tenido oportunidad de acometer este tema con él. A su juicio, Sudamericana se halla a mitad de camino.

Con todo, prosiguió, en el mundo existen industrias que están más desarrolladas. Por ejemplo, la industria conectada a retail, de carácter logístico. Aún así, el secreto del poder ejecutivo chileno, que está en esa industria, radica en informarse acerca de en qué estadio se halla, no saber desarrollar, no tienen vocación de líderes mundiales y vocación de innovadores. Quizá lo ideal sería que los chilenos tuvieran excelencia en dos o tres áreas.

Una alternativa sería, también, transformarse en sede regional o mundial en determinados servicios. Irlanda como tal, dijo, no es líder de nada pero es la sede europea de muchas actividades empresariales. El problema es que Chile está situado geográficamente lejos.

Es necesario detenerse en un aspecto, a saber, que el discurso planteado responde a un principio de verdad y, por ende, no queda más que admitir y asumir las malas noticias. Puede ser abrumador para Chile determinar qué estrategias adoptar y cómo hacerlo. Sin embargo, existen nichos y es posible que emerjan nuevos líderes que hagan bien algunas cosas (esto ciertamente puede pasar en la agricultura, en la denominada biominería, etc.).

En California existe una familia que inventó una frutilla gigante, obtenida no mediante biogenética, sino por selección. Ha destinado miles de hectáreas para su sembradío, y ha debido establecer fuertes resguardos para la seguridad de las inversiones efectuadas.

En el valle de California, hay un granjero que hace lo mismo pero con el ajo, y más allá otro que lo hace con la alcachofa. Ahora último, han aparecido en los restaurantes finos platos preparados con carne de ganado criado con alimentos orgánicos.

Chile podría ingresar a estos negocios, para ello cuenta con condiciones a su favor.

El Senador señor Arancibia recordó que un empresario chileno, vinculado a la producción de caracoles, descubrió que la baba de estos invertebrados contiene agentes químicos que producen extraordinarios efectos dermatológicos cicatrizantes y antienvjecimiento. El producto ha sido patentado y ha comenzado a comercializarse con éxito bajo la forma de cremas y ungüentos.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo se mostró preocupado por la manera de canalizar el discurso relativo a "innovación" en el orden político institucional, en especial dentro del Senado de la República.

Al respecto, propuso dejar un tiempo para que cada miembro de la Comisión reflexione y haga suyo el planteamiento, de manera de tomar una posición frente a él. El señor Senador manifestó su escepticismo ante la posibilidad de presentar este discurso en la Sala de la Corporación.

Como alternativa, sugirió organizar un seminario al que se invite a los restantes Parlamentarios, que podría ser televisado por el canal del Senado, y que podría traducirse en una publicación que se distribuya entre los Senadores. Lo determinante, dijo, es buscar una fórmula que permita llamar la atención y el interés del Parlamentario, mediante la adecuada politización de la materia.

El Honorable Senador señor Cantero, luego de felicitar al señor Presidente por la profundidad de su intervención, indicó que el tema requiere cierta dinámica de socialización. Software y hardware son commodities. Pero la forma de gestionar los procesos no puede ser considerada un commodity. El planteamiento del Senador señor Flores, añadió, constituye una aplicación para definir procesos, para explicar el encadenamiento de ventajas competitivas.

En su opinión, el trabajo de la Comisión no tiene por destinatario al resto de los miembros del Senado. En tal sentido, su cometido es convertirse en inductor de un proceso



en la sociedad chilena. Esto no implica descuidar la necesaria convocatoria a la Corporación, sino optar por difundir estas ideas en espacios sociales más amplios, motivar a la generalidad de la sociedad chilena.

Así, podría pensarse en la transmisión televisiva de las futuras sesiones de la Comisión, su reproducción en disco compacto y su distribución en las universidades del país.

Coincidiendo con esta apreciación, el Honorable Senador señor Arancibia abogó por la necesidad de efectuar una amplia convocatoria para la discusión de estas ideas, que sea capaz de reunir a los mundos político, empresarial y académico. Insistió, empero, en que la actitud tradicional de los políticos y la estructura institucional podrían dificultar la obtención de logros. Aquí, dijo, hay un problema cultural complejo.

El Honorable Senador señor Flores estimó que la mayoría de los políticos tiene una mirada de largo plazo. No los motiva la remuneración, sino una vocación profunda de servicio, que les permite también superar los sinsabores de la vida política. En tal sentido, existe capacidad política para convocar y seducir con este planteamiento, se trata de hallar el momento adecuado.

En el ámbito de los servicios de salud, habría que propender de manera urgente a digitalizar la información relativa a los pacientes. Estos archivos digitales deberían ser de responsabilidad de los organismos públicos y estar a disposición de los profesionales de la

salud, con la anuencia del paciente. Además, la información debería compartirse con las instituciones privadas.

Se trata de una lógica, de un modo de entender la integración, de la relación entre lo público y lo privado. Es una concepción distinta lo que se requiere.

Hay que ir entrando paulatinamente en la materia junto a nuestros líderes. Es un desafío enorme, pero que puede ir concretándose con avances por sectores, que abarquen espacios cada vez más amplios. En su opinión, es posible constatar una cierta unidad de propósitos mucho más relevante de lo que se suele creer.

El asunto consiste en que en los próximos diez años la política no podrá prescindir de estas ideas. Por el contrario, serán parte sustancial de ella.

La división entre derechas e izquierdas no da para más. Ambos sectores carecen de un plan de desarrollo. Lo mismo puede decirse del empresariado tradicional.

En relación con este punto, dijo, cobra importancia el debate respecto del rol del Estado. Surgen preguntas acerca de si al Estado le corresponde invertir o sólo regular y abstenerse de toda actividad empresarial. Mientras tanto, todos esperan que el Estado sea proactivo.

Probablemente sea prematuro sustentar una determinada fórmula de solución. Quizá sea conveniente analizar primero la naturaleza del problema.

El Honorable Senador señor Foxley arguyó que el planteamiento supone un marco de análisis de procesos que se dan en el mundo en el campo productivo e industrial, que no se ajusta a lo que sucede con las instituciones políticas del país.

Lo anterior, agregó, puede explicarse, como sustenta el señor Eugenio Tironi, por la circunstancia de que como Nación hemos vivido sobre la base de unos relatos respecto del pasado que no se encuentran entre sí. La sociedad chilena no ha podido construir un nuevo relato, que implique imaginar un futuro posible. Los esfuerzos chocan con el tradicionalismo de la clase política, las divisiones del pasado y el conformismo social.

Los Parlamentarios, prosiguió, realizan prácticas similares, se mueven en esquemas de acción conocidos. Lo que la Comisión pretende, el modus operandi a la fecha, constituye claramente una práctica anómala y marginal.

Lo que interesa, entonces, es comenzar a construir un relato, un Chile imaginable, posible, soñado. Se trata de buscar el modo de transmitir a la clase política dirigente, sobre todo en los puntos neurálgicos del sistema, la energía, la voluntad y el deseo de participar en el diseño y desarrollo de ese proyecto común, esto es, en la tarea de inventar el futuro.

Para encontrar esos nichos, para entrar en ese diálogo, es imprescindible ser muy libre. Por lo mismo, no se puede permanecer atado a ciertas concepciones sólo porque se pertenece a una determinada bancada. Quizá esa conversación conduzca a la convicción de que el Estado debe incorporarse a fondo. Si así fuera, habrá que saber reconocerlo y adoptar

las decisiones pertinentes. Urge, en todo caso, redefinir los términos de la conversación acerca del futuro.

En el caso de Finlandia, prosiguió, hay un elemento fundamental, que se suma a los referidos por el Senador señor Flores, a saber, el de su sobrevivencia física frente a un clima implacable. Hace algunos años hubo un invierno de tal crudeza que murieron ciento treinta mil finlandeses.

Cuando un país está en el límite de supervivencia, sabe que debe apelar a lo mejor de sí mismo en cada momento y, además, se preocupa de establecer consistentes sistemas de protección de los ciudadanos. Ante la muerte de ciento treinta mil compatriotas por el frío, los ciudadanos admiten como hecho incuestionable fijar cargas impositivas importantes a cambio de sistemas de seguridad social eficaces, cobertura universal de salud y educación gratuita y de calidad. En otras palabras, la sociedad funciona de manera solidaria porque está en juego su subsistencia como Nación.

Finlandia es una sociedad extremadamente innovadora en ciertas áreas, pero con un Estado de bienestar que resuelve el problema central de los finlandeses: la inseguridad frente al clima, a los eventuales invasores, a todas sus fragilidades.

En síntesis, dijo el señor Senador, el asunto radica, por una parte, en determinar cómo se conversa para construir el relato del país que soñamos, en el sentido de Nación y de Patria, que ya camina en el siglo XXI, y, por otra, en constituir garantías suficientes que

permitan a los chilenos sentir seguridad básica para aventurarse en algo nuevo que desconocen.

Por último, se necesita que las fuerzas políticas, que seguirán compitiendo, encarnen esta tarea resueltamente, aunque esto todavía no ha ocurrido. Para que tenga lugar, concluyó, se debe redefinir el juego entre cooperación y competencia en el sistema político.

El Honorable Senador señor Flores agregó que existe un problema que está dado por el hecho de que en las condiciones actuales nuestro país no se ve suficientemente amenazado. Los chilenos, argumentó, tenderían a actuar unidos cuando se encuentran amenazados.

Una tarea que compete a la Comisión, sostuvo, es cambiar el estado de ánimo de complacencia de la gente a uno de amenaza seria. Frente a dicha amenaza no quedará más que acometer el desafío con realismo. Sólo entonces se producirán acontecimientos.

Por el momento, los Parlamentarios que son miembros de esta Comisión deben promover alianzas entre personas de distinto pensamiento y sensibilidad, para contribuir a gestar cosas nuevas.

Por razones obvias, señaló, el Gobierno no hará más de lo que actualmente hace. Su objetivo es concretar algunos de sus programas. Hace algún tiempo el Fondo Monetario Internacional calificó con mala nota a Chile por manejo del lavado de dinero. Personeros

norteamericanos están presionando fuerte por este tema, persuadidos de que el sistema procesal chileno ofrece demasiados derechos y libertades a los sospechosos.

En ese contexto, el proyecto de ley que tramita el Senado en materia de análisis financiero está concebido sin ninguna consideración acerca de tales aprensiones. La unidad de análisis estudia durante largo período y sólo cuando estima que puede existir "lavado" remite los antecedentes al Fiscal Económico. Para cuando eso ha ocurrido el dinero está fuera de Chile. Este ejemplo demuestra que nuestro país no está en sintonía con lo que está pasando en el mundo en materia tecnológica y de seguridad.

El Honorable Senador señor Foxley afirmó que esa situación se dio porque cuando se discutió dicho proyecto de ley lo primero que hizo la Comisión de Constitución fue invitar al señor Hernán Sommerville, Presidente de la Asociación de Bancos e Instituciones Financieras. Siendo una valiosa persona, el señor Sommerville representa la autocomplacencia de la industria bancaria, con dignidad de gran señor. La Asociación aceptó controlar el lavado de dinero pero siempre que no implicara intervenir en la contabilidad de los bancos o en el secreto bancario, sin antes realizar un engorroso procedimiento. Como consecuencia, la forma en que se comete el delito nada tiene que ver con la velocidad de reacción del Estado.

Entonces, la autocomplacencia se traduce en lo siguiente: lo estamos haciendo tan bien que qué importa que circule un poco de dinero sucio.

El Honorable Senador señor Flores sostuvo que tal como ha sido diseñada la Unidad de Análisis Financiero, no fue posible introducirse ni siquiera en el Comité Asesor de la Agencia de Seguridad, porque si bien está facultada para recabar antecedentes no tiene atribuciones para entregar esos datos.

El Honorable Senador señor Cantero declaró que, en los hechos, no hay conversación en el Senado. El aserto se ejemplifica en las votaciones de los últimos doce años.

Ha habido experiencias valiosas al respecto. Así, las conversaciones que ha sostenido con el Senador señor Flores en televisión, que, según dijera, han beneficiado a ambos Parlamentarios. El impacto que ese programa de televisión tuvo en la ciudadanía fue enorme, pues permitió observar a dos personas comunicarse entre sí no obstante pertenecer a bandos opuestos durante el régimen militar.

La conversación deben entenderse no como mera discusión, sino como comunicación, manejo de emociones, de confianzas, cooperación y desarrollo de competencias.

En esa perspectiva, reiteró su sugerencia de estructurar un ciclo de conversación, transmitido por el canal de televisión del Senado, en que los miembros de la Comisión dialoguen acerca de las ideas de que se trata, incluso de modo autorreferente.

Lo dicho, agregó el Honorable Senador señor Arancibia, sin perjuicio de la influencia que cada cual pueda ejercer en su respectivo sector de opinión.

El Honorable Senador señor Flores propuso considerar la sugerencia del Senador señor Cantero, de manera que en la próxima sesión de la Comisión pueda debatirse más latamente para adoptar el acuerdo que corresponda.

El Honorable Senador señor Cantero se comprometió a plantear una proposición completa para la próxima sesión, y a hablar sobre el tema con la productora a cargo del canal del Senado.

Por su parte, el Senador señor Flores comentó que se encuentra organizando un curso en la Universidad de Chile, que se inicia el 14 de agosto y será transmitido por internet, en el que se abordarán las ideas planteadas. Invitó a los miembros de la Comisión a participar en la primera sesión del curso. El señor Senador intervendrá como representante de la Fundación País Digital. Cabe consignar que este curso se dará también en otras ciudades, por lo que tendría un impacto ciudadano importante ver juntos a los miembros de la Comisión.

Con todo, el señor Senador fue enfático en que el primer ámbito de acción que deben acometer los miembros de la Comisión se refiere a sus propios sectores políticos.

El Honorable Senador señor Arancibia se mostró convencido de que el discurso político está desvinculado de los deseos de la ciudadanía. De allí su inquietud en orden a cómo introducir las ideas del Senador señor Flores en el debate ciudadano.



Por último, el Honorable Senador señor Flores dijo que para lograrlo, lo primero es que los miembros de la Comisión difundan estas ideas. Una vez que esto ocurra, añadió, se podrá contar con una carta de navegación para el futuro.

-----

Exposición del señor Lionel Carrasco, Vicepresidente de Soluciones Estratégicas de Neoris; acompañado por los señores Claudio Guzmán, Gerente General del Cono Sur de Neoris, y Fernando Poch, Director de Nuevos Negocios del Cono Sur de Neoris (7 de agosto de 2003).

El señor Presidente explicó que don Lionel Carrasco tiene una amplia experiencia internacional en negocios y servicios vinculados a las nuevas tecnologías.

El señor Carrasco, por su parte, agradeció la invitación efectuada y comenzó su exposición indicando los tres efectos que ha tenido Internet en los negocios y en la vida en general:

a) Consecuencias respecto del tiempo, ya que la velocidad de las transacciones y comunicaciones se reduce drásticamente;

b) Cambios respecto del espacio, ya que la red facilita una suerte de ubicuidad de los usuarios de los distintos servicios, y

c) Efecto de red, en el sentido de que Internet constituye una carretera abierta, sin propietario y sin gobierno, con un efecto multiplicador muy interesante.

En cuanto a los negocios, Internet conlleva las siguientes consecuencias:

a) Se reducen los costos de búsqueda de los mejores productos. Cambian los modelos de negocios.

b) Las transacciones bajan de costo. La conectividad acorta los procesos.

c) Se modifica la coordinación logística en forma sustancial, facilitándose las operaciones a distancia.

Por otra parte, Internet presenta también algunas desventajas, ya que puede reducir los espacios de privacidad y facilitar las redes delictuales como el narcotráfico, la pornografía y la trata de blancas.

Posteriormente, hizo presente que el potencial de desarrollo tecnológico es más alto en el innovador que en el que copia o va rezagado.

Existen tres estados de la tecnología:

a) Inmaduro, de alto riesgo y alto valor;

b) Ya probado, de menor riesgo y valor residual, y

c) Maduro y estable, de bajo riesgo y valor marginal.

América Latina y Chile trabajan con tecnologías ya reconocidas, de bajo riesgo.

Luego, se refirió a las expectativas de los usuarios en la “Nueva Economía”, señalando en un gráfico que en la fase inmadura, las expectativas son altas y van bajando hasta la fase madura, pero luego se recuperan. Por su parte, la curva de inversión en la fase inmadura sube por las expectativas, pero la curva de utilización se encuentra por debajo, y caen las inversiones. No obstante, cuando la curva de expectativas es muy baja, la de usuarios o de utilización sigue subiendo.

¿Cómo elevar la curva de utilización? Por medio de regulaciones e incentivos, ya que la curva de inversión depende del “retorno de inversión”, lo que está vinculado con la curva de usuarios.

Para el desarrollo de la competitividad se requiere de infraestructura, de un marco jurídico regulatorio y del mercado. Sus actores son el Gobierno, las personas y los negocios (empresas).

A continuación, proyecta y explica un modelo en base al cual podría hacerse el diagnóstico.

En el caso de Chile, precisó, como usuario de Internet el Gobierno está más adelante que las empresas. Muestra diversos cuadros que grafican la situación de nuestro país y su posición relativa en América Latina.

Plantea que uno de los grandes desafíos se vincula al fomento de la TICs en la pequeña y mediana empresa, producto de las regulaciones e incentivos.

¿Cómo salir del círculo vicioso? Expresó que deben adoptarse pequeñas medidas, evaluadas según su impacto y viabilidad, en relación al tiempo.

Por ejemplo, con la banda ancha se abrirá una nueva forma de comunicación que permitirá integrar la voz, los datos y el vídeo en los domicilios de los usuarios. ¿Cómo regular esta materia? El legislador debería distinguir entre la infraestructura del domicilio, los proveedores de infraestructura y los proveedores de servicios, ya que de concentrarse estos negocios puede constituirse un monopolio peligroso. Por otra parte, ¿qué debiera garantizar la regulación? Un precio justo por los servicios, acceso universal, la preservación de las inversiones, precaver la entrada de advenedizos interesados en el negocio pero que pueden desincentivar a los inversionistas y constituir al Estado en ente arbitrador en estas materias.

Por último, indicó que la legislación debe velar porque la banda ancha se establezca con ciertas condiciones a nivel urbano, suburbano y rural.

El Honorable Senador señor Flores señaló que Chile debe plantear su desarrollo sin pretender copiar el sistema de Norteamérica, sino aprovechando sus ventajas de país pequeño en base a un “desarrollo asimétrico”.

En nuestro país, agregó, la mentalidad imperante postula que las cosas valen por sus componentes, olvidando que el valor también depende de los flujos de finanzas que se proyectan a futuro y de la capitalización según las expectativas de la gente.

Finalmente, el Honorable Senador señor Cantero expresó, al comentar las proyecciones, que debe haber un cambio cultural en Chile hacia una cultura de colaboración, que permita romper la inercia e introducir al país en el desarrollo de los nuevos procesos.

4

MOCIÓN DEL HONORABLE SENADOR ORPIS, CON LA CUAL INICIA UNA  
PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY N° 18.838, SOBRE CONSEJO NACIONAL DE  
TELEVISIÓN, CON EL OBJETO DE PROHIBIR EL EMPLEO DE SISTEMAS DE  
MEDICIÓN DE AUDIENCIA EN LÍNEA

(3543-15)

Honorable Senado:

Uno de los grandes cambios que ha sufrido nuestra sociedad en las últimas décadas es el fin de las luchas ideológicas. Es reemplazada por una sociedad que amplía los espacios de libertad. Sin embargo con todos los beneficios que puede llegar a tener un cambio social de esta naturaleza; sin duda se trata de un cambio en que existe el riesgo de terminar promoviendo el materialismo y el individualismo.

Tanto el materialismo como el individualismo concebidos como un fin en si mismo pueden llegar a causar graves daños.

Reflejo de esta realidad es que hoy vivimos en una sociedad “on-line”, en que los contenidos han quedado relegados a un segundo plano. Prácticamente lo único que vale es el “rating”. Para determinar una parrilla programática, una postura política; una acción de Gobierno el contenido queda subordinado a la medición. A pesar de tener mayores espacios de libertad hemos terminado siendo esclavos de lo que la gente quiere ver, oír o escuchar .

Quienes desean hacer un aporte constructivo a esta sociedad no tienen espacio. Los contenidos tienen cada vez menos espacio.

La creciente importancia de la televisión en la formación de la opinión pública y su innegable influencia en los patrones de conducta social, plantean la exigencia de una reflexión sobre las bases en que se desarrolla la prestación de servicios televisivos.

El consumo televisivo actualmente alcanza a casi cuatro horas diarias (Tres horas cincuenta y seis minutos) del tiempo de las mujeres y algo más de tres (Tres horas, seis minutos), en el caso de los hombres. De estos datos, fácil es concluir que los chilenos permanecen casi un cuarto de su tiempo activo frente a un televisor. En la citada medición, el consumo televisivo aumenta considerablemente en el horario llamado “prime time”, es decir, después de las ocho de la noche cuando ha terminado la jornada laboral. Bien podemos concluir que los chilenos empleamos la mayoría de nuestro tiempo libre en ver televisión.

El 90% de los chilenos que viven en los centros urbanos consideraban que la televisión estimula el consumismo en los niños, mientras que el 71% opinaba que incentiva la violencia en las personas.

Existe también consenso en torno a la idea de que el sistema de medición de audiencia en línea, conocido como “people meter on line”, ha contribuido significativamente al paulatino proceso de deterioro de la calidad de los contenidos exhibidos. La necesidad de los medios de adecuar su oferta programática a las exigencias de la audiencia para competir eficazmente en el mercado publicitario principal fuente de ingresos de los canales de televisión abierta.

Chile optó por una televisión comercial. Por lo tanto las mediciones de audiencia son determinantes para la inversión publicitaria, las que a la larga han terminado estableciendo la parrilla programática en función de los rating.

Sin embargo como sociedad debemos buscar un equilibrio de lo contrario el costo será demasiado alto por el grado de penetración que tiene este medio. El depender sólo del rating termina sacrificando una televisión con mayores contenidos. . Cuando se exhiben altos niveles de violencia sin duda termina traduciéndose en una sociedad mucho mas violenta. Cuando cada vez se exhibe una mayor cantidad de miseria humana, que sin duda es parte de la naturaleza; pero paralelamente existe muy poco espacio para mostrar la virtudes humanas ocurre algo similar. Cuando se privilegia en extremo la entretención por sobre la información; se va produciendo una desvinculación de la ciudadanía con su propio entorno.

Las audiencias reflejan lo que he señalado. En el caso de las mujeres, al considerar los 10 programas de tv. mas vistos; siete corresponden entre reality show ( 5) y telenovelas (2). En el caso de los hombres las alternativas son un poco mas variadas. Entre los 10 programas mas vistos cuatro se reparten entre reality show (2), telenovelas (2); a lo menos existe un informativo y dos eventos deportivos.

Sin embargo como sociedad debemos buscar un equilibrio de lo contrario el costo será demasiado alto. En la actualidad ese equilibrio no existe. En general se sacrifican los contenidos en función de los “rating”, y sin duda el sistema que provoca mayores distorsiones en ese sentido es la “medición en línea” denominado people metter on line.( Existe en muy pocas partes en el mundo).

No se trata de no medir las audiencias. De lo único que se trata es evitar utilizar un sistema ( people metter on-line) que categóricamente produce un desequilibrio entre contenidos y rating.



Por todas estas consideraciones, venimos en proponer el siguiente:

Proyecto de Ley

Artículo único.- Introdúzcase el siguiente inciso final al artículo 13° de la Ley N°18.838 que crea el Consejo Nacional de Televisión:

“Prohíbese a los prestadores de servicios de radiodifusión televisiva de libre recepción y a los de servicios limitados de televisión, el empleo de cualquier clase de sistema de medición de audiencia en línea. La infracción a esta norma será sancionada, de acuerdo con su gravedad, en la forma prescrita en el artículo 33 de esta ley”.

(FDO.): Jaime Orpis Bouchón,

Senador

5

MOCIÓN DE LOS HONORABLES SENADORES ESPINA, HORVATH, ROMERO Y  
VIERA-GALLO, CON LA CUAL INICIAN UN PROYECTO DE REFORMA  
CONSTITUCIONAL QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 15 Y 18 DE LA CARTA  
FUNDAMENTAL, A FIN DE CONSAGRAR EL SUFRAGIO COMO DERECHO DE  
LOS CIUDADANOS Y DE SU INSCRIPCIÓN AUTOMÁTICA EN LOS REGISTROS  
ELECTORALES

(3544-07)

Honorable Senado:

Sometemos a la consideración del H. Senado un Proyecto de Reforma Constitucional que tiene por finalidad consagrar constitucionalmente el sufragio como un derecho o facultad de los ciudadanos y el establecimiento de la inscripción automática de todos los ciudadanos en los Registros Electorales.

Como se sabe, el artículo 15 de nuestra Constitución Política establece que en las votaciones populares el sufragio será personal, igualitario y secreto, y, que para los ciudadanos será, además, obligatorio.

En nuestra opinión, la obligatoriedad del sufragio contradice los fundamentos esenciales de un régimen auténticamente democrático y de una sociedad integralmente libre. En efecto, por naturaleza el sufragio es derecho, al igual que la opción a cargos públicos de elección popular, y así lo reconoce el artículo 13 de nuestra Carta Fundamental en su inciso segundo, al referirse a los derechos que otorga la calidad de ciudadano.

En la práctica, la obligatoriedad constitucional del sufragio, complementada legalmente con una sanción para quienes no concurren a votar en los procesos electorales, convierte a los ciudadanos en entes cautivos de un sistema que se agota en la mera formalidad electoral, ya que la ciudadanía no tiene las facultades para revocar el mandato

otorgado a sus autoridades elegidas en caso de que su gestión hay sido o sea manifiestamente deficiente e incluso contraria a los intereses de la comunidad.

Lo que otrora fuera una conquista para el pueblo, fundamentalmente para aquellas personas de estratos económicos más humildes, (las que, como se recordará, en el pasado no tenían derecho a votar), hoy constituye una pesada carga, que - paradójicamente - afecta con mayor rigor precisamente a los ciudadanos de ingresos más modestos, ya que es en éstos en quienes verdaderamente hace fuerza intimidatoria la amenaza de multa para quien no concurra a votar.

Ha sido precisamente sobre la base de lo anteriormente expuesto que en no pocas ocasiones nuestro país ha debido recurrir a las leyes de amnistía electoral para liberar a quienes no concurrieron a sufragar en los respectivos comicios de la correspondiente sanción pecuniaria.

En un país en el que debiéramos ensanchar los márgenes de nuestras libertades cotidianas, la obligatoriedad del sufragio, además de ser conceptualmente incoherente con los fundamentos esenciales de una auténtica Democracia, representa un anacronismo que no resiste mayor análisis.

Conviene recordar, por otro lado, que la obligatoriedad del sufragio para todos los ciudadanos es más aparente que real, pues - en la práctica - sólo se sanciona legalmente a quienes, estando inscrito en los Registros Electorales, no concurren a votar sin causa

justificada. Sin embargo, basta con que los más jóvenes jamás se inscriban para que la obligatoriedad del voto y su consecuente sanción sea burlada.

Por esto, la consagración categórica y definitiva del sufragio como un derecho de los ciudadanos se complementa con la inscripción automática en los Registros Electorales, por el solo ministerio de la ley, de toda persona que cumpla con los requisitos del artículo 13 de la Constitución para ser ciudadano (tener 18 años y que no haya sido condenado a pena aflictiva).

Este no es un tema nuevo. En el año 1997, el entonces Presidente del Senado, H. Senador Sergio Romero, hizo ver al Ejecutivo la necesidad de establecer la voluntariedad del voto y la inscripción automática. Esta discusión se renovó posteriormente en la Comisión de Constitución del Senado, donde mientras se analizaban las Reformas Constitucionales, el H. Senador Alberto Espina presentó dos indicaciones al proyecto; la primera suprimía la obligatoriedad del sufragio y la segunda establecía la inscripción automática en los Registros Electorales, por el solo ministerio de la ley, al cumplir los requisitos de ciudadanía del artículo 13 de la Constitución. Ambas propuestas fueron rechazadas en la Comisión por tres votos contra dos. Luego estas indicaciones fueron renovadas por diez H. Senadores para que sean vistas por la Sala del Senado, la que finalmente rechazó la indicación de supresión del voto obligatorio por veintitrés votos contra quince. Este hecho llevó a los H. Senadores que renovaron la segunda indicación a retirarla.

También Su Excelencia el Presidente de la República hizo un llamado a los parlamentarios en el Mensaje al Congreso Pleno del 21 de Mayo recién pasado, para que se

apruebe el sistema de inscripción automática en los Registros Electorales y el voto voluntario. Estamos satisfechos que esta interpelación hecha por el propio Presidente de la República, haya sido consecuencia de una iniciativa que fue planteada por nosotros hace ya un par de años atrás.

La enorme significación y trascendencia que tiene este tema para el país requiere que sea enfrentado abierta y directamente por toda la ciudadanía y, es en razón de ello que proponemos derechamente la supresión de la obligatoriedad del voto y el establecimiento de la inscripción automática de todos los ciudadanos en los Registros Electorales.

En mérito de lo expuesto, y ciertos de representar la voluntad de la inmensa mayoría nacional, venimos en proponer la siguiente

#### MOCION

Artículo único.- Modifícase la Constitución Política de la siguiente forma:

- 1.- Suprímese la frase final del inciso primero del artículo 15.
- 2.- Intercálase el siguiente inciso a continuación del inciso primero del artículo 18:

“La ley orgánica constitucional señalada en el inciso precedente contemplará un sistema de registro electoral al que se incorporarán, por el solo ministerio de la ley, los ciudadanos que cumplan los requisitos que establece el inciso primero del artículo 13.”

(FDO.): Alberto Espina Otero,. Antonio Horvath Kiss.- Sergio Romero Pizarro.- Antonio Viera-Gallo Quesney

6

MOCIÓN DEL HONORABLE SENADOR HORVATH, CON LA CUAL INICIA UN  
PROYECTO DE LEY QUE AUTORIZA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MONUMENTO,  
ARCHIVO Y MUSEO EN MEMORIA DEL GEÓGRAFO DON JUAN STEFFEN  
HOFFMANN

(3545-04)

Honorable Senado:

Considerando:

1.- Las nueve exploraciones realizadas por Juan Steffen Hoffmann entre 1892 y 1902 en la Patagonia, su duro y fundamentado trabajo en la defensa de los derechos de Chile ante el Tribunal Arbitral de Gran Bretaña en la definición de límites entre Chile y Argentina, su labor como profesor en Europa y en Chile entre 1889 y 1913, más su extenso trabajo científico y de divulgación, que son parte de todas las dimensiones que tuvo este insigne geógrafo.

2.- Que gracias a su tesonera labor, tanto en terreno, como en gabinete, Chile logró rescatar gran parte de la Patagonia Occidental, desconocida por los chilenos y la mayoría de sus autoridades, que mediante su tesón se desarrolló la cartografía y conocimiento al Sur de Puerto Montt y se abrió al conocimiento extensos valles aptos para la posterior colonización.

3.- Que Steffen no sólo se enfrentó a las dificultades que le ofrecía una naturaleza desconocida, aislada y muy accidentada, sino que también a los sinsabores de científicos que trataban de robarle sus hallazgos y de la competencia que le significó desarrollar su tarea ante un adversario que tenía todo el apoyo gubernamental y además una notable diferencia de condiciones de acceso desde las mesetas de la pampa patagónica, todo lo cual le consumió no sólo su energía, sino que también su salud.

4.- Su gran dominio de la historia y de la ciencia geográfica, lo que hacen que su texto Patagonia Occidental sea la referencia insoslayable más importante para el conocimiento de esta vasta zona.

5.- Algunos antecedentes de su biografía: Nacido el 20 de Julio de 1865 en la pequeña ciudad de Fürstenwerder en la Provincia de Brandenburgo, Alemania. Su padre, Emilio, fue médico. Su madre, Ana, hija de un propietario de campo de Mecklenburgo, falleció cuando Steffen realizaba su Doctorado Académico. Sus estudios secundarios los realizó en Charlotterburg con aprendizaje de las letras griegas y latinas. En las universidades de Berlín dirigió sus estudios a la Historia y geografía. Este era particularmente competente en historia con prestigiados académicos como Droysen, Curtius, Wattenbach y Tratschtke. Sus inquietudes lo llevaron a estudiar además geología en la Academia de Berlín.

Por estos últimos motivos en 1884 se trasladó a la Universidad de Halle donde completó sus estudios con eminentes profesores, entre ellos Adolfo Kirchoff. De los estudios y de sus viajes en terreno elaboró su trabajo de tesis de doctorado sobre Unterfranken und Ashaffenburg. En 1886 fue promovido en "cum laude" y volvió a Berlín para su examen de Estado donde tuvo la fortuna de encontrar como profesor al afamado Fernando von Richtoffen, que a su vez se había trasladado desde Leipzig. En 1887 le correspondió trabajar como redactor de la Enciclopedia Geográfica de Turingia, lo que lo vinculó con profesores e investigadores del mundo.

Cuando ya se disponía a ejercer como docente en la Universidad fue sorprendido en Mayo de 1889 con una oferta de von Richtoffen de un contrato en Chile, como profesor de Geografía e Historia en el recién creado Instituto Pedagógico en la Universidad de Chile en Santiago. El dijo "inmediatamente que sí" y después de cortos trámites con el Embajador



Rodrigo Gana se firmó el contrato y el 15 de Junio se embarcó en Bordeaux hacia nuestro país.

Una vez iniciado su trabajo como educador, al poco tiempo después de un reconocimiento de Reloncaví – Ralún y del Lago Todos los Santos en 1892, se le ofreció la oportunidad de trabajar como experto en los problemas limítrofes que requerían muchas exploraciones en la Patagonia.

Entre sus numerosas expediciones se pueden destacar las siguientes: Exploración Lago Todos los Santos y Tronador, Valle del Bariloche, 1893, Exploración a Palena – Carrenleufú, 1894, Valle del río Puelo, 1895 y río Manso, 1896, Valle del río Aysén, 1896-1897, Valle Cisnes, 1897-1898.

Es que venimos a presentar la siguiente

#### MOCIÓN DE LEY

AUTORIZA LA CONSTRUCCIÓN DE MONUMENTO, ARCHIVO Y MUSEO EN  
MEMORIA DEL GEÓGRAFO DON JUAN STEFFEN HOFFMANN

Artículo 1°.-

Autorízase la construcción de un monumento, archivo y museo en la Región de Aysén, en memoria del geógrafo Juan Steffen Hoffmann.

Artículo 2°.-

Las obras se financiarán mediante erogaciones populares obtenidas a través de colectas públicas, donaciones y otros aportes.

Artículo 3°.-

Las colectas públicas a que se refiere el artículo anterior se efectuarán en las fechas que determine la Comisión Especial que establece el artículo 5° de la presente ley.

Artículo 4°.-

Créase un fondo destinado a recibir las erogaciones, donaciones y demás aportes señalados en el artículo 2°.

Artículo 5°.-

Créase una Comisión Especial integrada por 6 miembros ad honorem encargada de ejecutar los objetivos de esta ley, la que estará constituida por:

- a) Dos representantes de la Región de Aysén ante el Congreso Nacional, un diputado y un senador.
  
- b) Un representante de los Alcaldes de la XI Región de Aysén.
  
- c) Un representante de la Liga Chileno Alemana.
  
- d) Un representante de la Dirección Regional de Aysén del Consejo Nacional de la Cultura.
  
- e) Un representante de la Dirección Regional de Aysén del Consejo de Monumentos Nacionales.

(FDO.): ANTONIO HORVATH KISS

Senador

**INFORME DE COMISIÓN MIXTA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE  
MODIFICA EL RÉGIMEN DE JORNADA ESCOLAR COMPLETA DIURNA Y  
OTROS CUERPOS LEGALES ( 2853-04)**

**HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS:**

**HONORABLE SENADO:**

La Comisión Mixta, constituida en conformidad con el artículo 68 de la Constitución Política, tiene el honor de proponeros la forma y modo de resolver las divergencias suscitadas entre ambas Cámaras, durante la tramitación del proyecto de ley de la referencia.

Para el despacho de esta iniciativa, se ha hecho presente la urgencia en el carácter de “suma”.

-----

**Cabe hacer presente que los numerales 7 y 11 del  
ARTÍCULO 5º del proyecto de ley que son materia de controversia que a la Comisión  
Mixta le ha correspondido conocer, deben ser aprobados con el carácter de normas  
orgánicas constitucionales.**

**Lo anterior, debido a que dichos preceptos, inciden en las funciones y atribuciones de las municipalidades y concejos municipales, lo que es materia de ley orgánica constitucional al tenor de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 de la Carta Fundamental en relación con el artículo 63, inciso segundo, de la Constitución Política de la República.**

-----

El Honorable Senado nombró como integrantes de la Comisión Mixta a los Honorables señores Senadores miembros de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología.

La Honorable Cámara de Diputados comunicó haber designado al efecto a los Honorables Diputados señores Germán Becker Alvear, Rodrigo González Torres, José Antonio Kast Rist, Carlos Montes Cisternas y José Miguel Ortiz Novoa.

Además, asistieron los Honorables Diputados señora Carolina Tohá Morales y señor Carlos Olivares Zepeda.

La Comisión se constituyó el 12 de mayo de 2004, con la asistencia de los Honorables Senadores señores Rafael Moreno Rojas, Sergio Fernández Fernández, Roberto Muñoz Barra, Mariano Ruiz-Esquide Jara y Ramón Vega Hidalgo, y de los Honorables Diputados señores Germán Becker Alvear, Rodrigo González Torres, José Antonio Kast Rist, Carlos Montes Cisternas y José Miguel Ortiz Novoa, eligiendo por unanimidad como Presidente al Honorable Senador señor Rafael Moreno Rojas. Hecho lo anterior, se abocó al cumplimiento de su cometido.

Asistieron a la sesión que la Comisión dedicó a este asunto, en representación del Ejecutivo, la Ministra de Educación Subrogante, señora María Ariadna Hornkohl; el Jefe de la División de Educación General, señor Pedro Montt; el Jefe del Departamento Jurídico del Ministerio de Educación, señor Rodrigo González, y el Abogado del Ministerio, señor Hugo Montaldo.

-----

#### Antecedentes Legales

a) Números 10° y 11° del artículo 19 de la Constitución Política, que consagran, respectivamente, las garantías del derecho a la educación y de la libertad de enseñanza.

b) Ley N° 19.873, que crea la Subvención Educacional Pro-retención de Alumnos y establece otras normas relativas a las Remuneraciones de los Profesionales de la Educación.

c) Ley N° 19.532, que crea el Régimen de Jornada Escolar completa Diurna y dicta normas para su aplicación.

d) Ley N° 19.715, que otorga un mejoramiento especial de remuneraciones para los Profesionales de la educación.

e) Decreto con fuerza de ley N° 2, del Ministerio de Educación, de 1998, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 2, de 1996, sobre subvención del Estado a Establecimientos Educativos.

f) Decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Educación, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 19.070, que aprobó el Estatuto de los Profesionales de la Educación, y de las leyes que la complementan y modifican.

g) Código Penal.

h) Ley N° 19.410, que modifica la Ley N° 19.070, sobre Estatuto de Profesionales de la Educación; el decreto con fuerza de ley N° 5, de Educación, de 1993, sobre Subvenciones a Establecimientos Educativos, y otorga beneficios que señala.

i) Ley N° 19.464, que establece normas y concede aumento de remuneraciones para personal no docente de establecimientos educativos que indica.

j) Ley N° 19.325, sobre Violencia Intrafamiliar.

k) Ley N° 18.962, Orgánica Constitucional de Enseñanza.

-----

**DESCRIPCIÓN DE LOS ARTÍCULOS DEL PROYECTO, APROBADOS EN  
PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, CUYA SUPRESIÓN O  
MODIFICACIÓN, ACORDADA EN SEGUNDO TRÁMITE, FUE RECHAZADA  
POR LA CÁMARA DE ORIGEN EN TERCER TRÁMITE**

El proyecto de ley acordado en primer trámite constitucional por la Honorable Cámara de Diputados, persigue, en síntesis:

- Ampliar el plazo para que los establecimientos educacionales ingresen a la Jornada Escolar Completa.

- Ajustar todas aquellas materias que dicen relación con los mecanismos de inversión de los recursos. Para ello, se estatuyen nuevos tipos de intervenciones en infraestructura y una mayor flexibilidad.

- Ampliar el ámbito de aplicación de los reglamentos internos de los establecimientos, en lo relativo a la protección del derecho a la educación.

- Establecer la concursabilidad del cargo de director de establecimiento educacional, según el cronograma que indica.

La controversia suscitada entre ambas ramas legislativas deriva del **rechazo de la Cámara de Origen, en tercer trámite constitucional, a las enmiendas recaídas en el ARTÍCULO 5º, números 7 (específicamente en la letra a) del artículo 32 que este**



numeral sustituye), 11 y 14 (en este último caso, en lo que respecta a la supresión del inciso segundo del artículo 37 y a la eliminación del artículo 39), así como a la supresión de los ARTÍCULOS 9º, 10 Y 11, que fueran acordadas por el Honorable Senado, en segundo trámite.

A continuación, se describe sintéticamente el contenido de los preceptos materia de la divergencia. Además, se incluyen los aspectos centrales de la discusión generada en la Comisión Mixta, así como el acuerdo que ésta adoptó para resolver las discrepancias.

#### ARTÍCULO 5º

La norma acordada, en primer trámite constitucional, introduce diversas modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Educación, de 1996.

#### Numeral 7

Este numeral sustituye el artículo 32 del mencionado decreto con fuerza de ley.

En este caso, la discrepancia entre ambas Cámaras se refiere a la letra a) del inciso primero del artículo sustitutivo.

El citado literal, de conformidad con la redacción aprobada en el primer trámite constitucional, señala que en la primera etapa del concurso público de antecedentes y

oposición de Directores, la Comisión Calificadora preseleccionará una quina de postulantes, de acuerdo con sus antecedentes.

El Senado modificó esta redacción para establecer que, en dicha etapa, la Comisión Calificadora preseleccionará hasta cinco postulantes con un mínimo de dos, según sus antecedentes.

Con motivo del debate, el Honorable Diputado señor Becker sostuvo que la Cámara de Origen está conteste en principio con la modificación del Senado, en cuanto permite resolver el problema que podría suscitarse en aquellas comunas apartadas, de escasa población, en las que no se verifique el número de postulantes suficientes para formar una quina. Sin embargo, sostuvo, la redacción del Senado, que acepta la alternativa de dos concursantes como mínimo, podría generar conflictos de interpretación. La disposición, dijo, debe dejar claramente consignado que esta opción es excepcional, siendo la regla general la elaboración de una quina de preseleccionados.

Acogiendo esta prevención, el Ejecutivo formuló Indicación para reponer el literal a) según la redacción propuesta en el primer trámite constitucional, e intercalar un inciso segundo nuevo, al tenor del cual en aquellas comunas que tengan menos de diez mil habitantes el número de postulantes preseleccionados podrá ser inferior a cinco, con un mínimo de dos.

El Honorable Diputado señor Kast advirtió acerca de la posibilidad de que la comisión calificadora entendiera que, aun cuando hubieran cinco o más postulantes en condiciones de ser preseleccionados, la nómina sólo podría estar integrada por dos.

En el seno de la Comisión hubo acuerdo en que la norma discurre sobre la base de un concurso, en una localidad de menos de diez mil habitantes, en el que sólo hubieran dos personas que reunieran los requisitos para ser preseleccionadas. Pero, si hubieran más, entonces se aplicaría la regla general. Se trata, por lo mismo, de una norma facultativa, no imperativa en relación con el número mínimo de preseleccionados.

Con el objeto de precaver problemas de interpretación, la Comisión se inclinó por agregar una frase aclaratoria, en virtud de la cual la cantidad mínima de preseleccionados regirá en la medida en que no hubieren más postulantes elegibles.

Sometida esta Indicación a votación con la enmienda descrita, fue aprobada por la unanimidad de la Comisión Mixta.

**- En esos términos, la Comisión Mixta, con el voto unánime de sus miembros, Honorables Senadores señores Fernández, Moreno, Muñoz Barra, Ruiz-Esquide y Vega y Honorables Diputados señores Becker, González, Kast, Montes y Ortiz, acogió la proposición de la Cámara de Origen.**

Numeral 11

Intercala un artículo 69 bis, nuevo.

La disposición acordada en el primer trámite constitucional prescribe que los sostenedores mantendrán, a partir del año 2004, un registro de asistencia anual e histórico de los docentes y directivos, de conformidad con un reglamento que dictará el Ministerio de Educación.

La Cámara Revisora suprimió este numeral.

**- La Comisión Mixta, con el voto unánime de sus miembros, Honorables Senadores señores Fernández, Moreno, Muñoz Barra, Ruiz-Esqüide y Vega y Honorables Diputados señores Becker, González, Kast, Montes y Ortiz, acordó acoger la proposición de la Cámara de Origen.**

#### Numeral 14

Agrega, a continuación del artículo 36 transitorio, nuevos artículos 37, 38 y 39 transitorios.

Al tenor del inciso segundo del artículo 37, aprobado por la Cámara de Origen, cuando a los directores les falte para cumplir la edad de jubilación el tiempo equivalente a la duración de un período como director, o un plazo menor, permanecerán hasta cumplir la edad de jubilación, momento en que cesarán en dicho cargo por el solo ministerio de la ley.

Por su parte, el artículo 39 propuesto en primer trámite precisa que la acreditación para concursar y desempeñarse como director será obligatoria desde 2005. Agrega que mientras no se implemente el proceso de acreditación, será requisito para ejercer el cargo de director contar con el perfeccionamiento pertinente.

La divergencia entre ambas Cámaras se refiere a las supresiones acordadas por el Honorable Senado en segundo trámite, del inciso segundo del artículo 37 y del artículo 39 propuestos.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra señaló que la supresión del inciso segundo del artículo 37 debe concordarse con lo prescrito en el artículo 38 transitorio, según la fórmula aprobada por el Senado. Esta última disposición otorga a los directores que no postulen al cargo o que haciéndolo no sean elegidos por un nuevo período de cinco años, el derecho a ser designados o contratados en funciones docentes en establecimientos educacionales de la misma municipalidad o corporación, con igual número de horas a las que servían como director, sin necesidad de concursar, o a percibir una indemnización.

De esta manera, indicó, el legislador cautela la estabilidad laboral de los directores que no postulen o que no sean reelegidos. Una consideración esencial que se tuvo en vista para adoptar esta solución fue la de equilibrar los derechos laborales de los docentes directivos con la búsqueda de un sistema educacional que, estimulado por la capacidad de liderazgo de estos personeros, mejore sostenidamente sus niveles de calidad.

El señor Senador recordó que la idea de someter todos los cargos de directores a concurso, de conformidad con un cronograma que atiende a la fecha en que el director comenzó a ejercer sus funciones, persigue renovar la estructura educacional chilena, mediante la incorporación de docentes talentosos y meritorios que puedan responder, como directores de establecimientos, a los desafíos de la Reforma.

En ese orden de ideas, prosiguió, no tendría sentido permitir la permanencia de un director en el cargo sólo por el hecho de tener cierta edad, independientemente de su idoneidad para ejercer funciones directivas. Si un director pierde el concurso para un nuevo período no será por su edad, concluyó, sino por sus insuficientes méritos frente a otros postulantes.

En opinión del Honorable Senador señor Vega la edad del director no es un antecedente irrelevante. Se trata de personas que han probado en el tiempo sus condiciones para ser director, garantizando ante la sociedad su idoneidad y competencia. En ese entendido, estimó apropiada la redacción propuesta por la Cámara de Origen, que, además, respeta las legítimas expectativas de los directores en esas circunstancias para jubilar con mejores pensiones.

El Honorable Diputado señor Kast hizo presente que la hipótesis normativa aprobada en primer trámite se refiere a lo más a un nuevo período de cinco años, esto es, el tiempo necesario para que el director en cuestión pueda cumplir la edad de jubilación. Además, estas personas, a su juicio, tendrían derechos adquiridos en virtud de leyes anteriores. De no acogerse la alternativa de la Cámara de Diputados, dijo, estos directores podrían recurrir de

inaplicabilidad por la eventual inconstitucionalidad de la disposición. En todo caso, señaló, el texto de la Cámara debe complementarse con la solución del Senado.

Los Honorables Diputados señores González y Ortiz estimaron que los directores que podrían verse beneficiados con la norma de la Cámara de Origen representan un porcentaje menor del universo de docentes directivos (20%, según datos del Ejecutivo), tratándose en la mayoría de las situaciones de personas a quienes faltan sólo uno o dos años para acogerse a jubilación. En tal sentido, parece razonable, para precaver conflictos de mayor envergadura y por un principio de justicia, mantener la norma propuesta en primer trámite.

El Honorable Diputado señor Montes explicó que el objetivo primordial del sistema de concursabilidad general de los cargos de directores obedece a los anhelos de una educación de calidad. Esta finalidad no puede perderse de vista. En lo que concierne a los derechos adquiridos, recordó que sería un argumento que podrían esgrimir todos los directores que deberán concursar por mandato legal, por lo que no sólo afectaría a quienes están en vías de cumplir su edad de jubilación. Coincidiendo con el Honorable Senador señor Muñoz Barra, estimó inconveniente que un director que pierda el concurso ante postulantes mejor preparados sea mantenido en el cargo a causa de su edad.

Siendo así, el interés de la Cámara de Diputados al provocar una Comisión Mixta en relación con esta materia radica en garantizar, a todo evento, al director que pierde el concurso, su fuente laboral. Lo contrario implicaría privarlo de sus ingresos e interrumpir su historia previsional, lo que sería inaceptable. Empero, el artículo 38 propuesto por el Senado

protege adecuadamente sus derechos laborales conservando intactas sus posibilidades de jubilación.

El Honorable Diputado señor Becker abogó por la necesidad de establecer una solución legislativa que dignifique la labor que han realizado estos directores a lo largo de su vida profesional.

El Honorable Senador señor Ruiz-Eskide destacó que no es el ánimo del legislador vulnerar en ningún sentido los derechos de los profesionales de la educación. Proteger dichas prerrogativas ha sido un elemento central de la acción política que le ha correspondido desarrollar. Se trata de conciliar el interés de los directores con el bien común y el interés general de la sociedad. Una manera de compatibilizar satisfactoriamente ambos factores, dijo, se logra garantizando a los directores que pierdan el concurso sus remuneraciones y su futura estabilidad laboral y asegurando que dentro del sistema educacional existan concursos para acceder a cargos directivos dentro de los establecimientos, facilitando cambios positivos.

El Honorable Diputado señor Kast advirtió que el debate ha discurrido sobre un supuesto que no ha sido demostrado, a saber, que los directores en cuestión se han desempeñado deficientemente. Si hubiera voluntad en orden a comprobar este supuesto bastaría con remitirse a los resultados de los mecanismos de medición de la calidad de la educación, colocándolos en relación con los mil seiscientos directores que caerían en la hipótesis normativa. El cambio abrupto de tal número de directores no será resistido favorablemente por el sistema. Además, el costo de mantener a esos docentes en cargos



alternativos deberá ser pagado por los municipios, duplicando los ya abultados costos de la educación comunal. Lo razonable sería establecer incentivos para el retiro y la jubilación de profesores de cierta edad, autorizando a los municipios a solicitar anticipos con cargo al Fondo Común Municipal.

La Comisión Mixta, con el objeto de darle una solución a las inquietudes planteadas, consideró conveniente reponer el texto de la Cámara de Origen, con enmiendas de redacción, de manera de fijar el principio según el cual los directores de que se trata, a quienes falte para cumplir la edad de jubilación el tiempo equivalente a la duración de un período como director o un plazo menor, tendrán derecho a ser designados o contratados en un cargo en la dotación docente con la misma remuneración, hasta cumplir su edad de jubilación. En todo caso, se entiende que cesarán como directores, por el solo ministerio de la ley, al momento de verificarse los concursos correspondientes.

Cabe consignar que la edad de jubilación a que alude la norma acordada es, en conformidad a la ley, de sesenta años para las mujeres y de sesenta y cinco para los hombres.

El Ejecutivo, recogiendo la idea, formuló la correspondiente Indicación.

**- Con la redacción reseñada, el inciso segundo del artículo 37 propuesto por la Cámara de Origen fue aprobado con el voto unánime de la Comisión Mixta, Honorables Senadores señores Fernández, Moreno, Muñoz Barra, Ruiz-Esquide y Vega y Honorables Diputados señores Becker, González, Kast, Montes y Ortiz.**

En cuanto al artículo 39 transitorio propuesto en primer trámite constitucional, que fuera eliminado por el Senado, la Comisión Mixta fue partidaria de analizarla en conjunto con el ARTÍCULO 11, por referirse a la misma materia.

Cabe hacer presente que este artículo 39 fue objeto de Indicación del Ejecutivo, para prorrogar el plazo que se contiene en su inciso primero hasta el año 2007.

**Dicha Indicación fue aprobada por la mayoría de los miembros de la Comisión Mixta, con el voto favorable de los Honorables Senadores señores Fernández, Moreno y Vega y de los Honorables Diputados señores Becker, Kast y Ortiz, y el voto en contra de los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Ruiz-Esquide y de los Honorables Diputados señores González y Montes, quienes estuvieron por prorrogar el plazo en cuestión hasta el año 2006.**

**- Por su parte el artículo mismo, con la enmienda descrita, fue aprobado por mayoría, con el voto de los Honorables Senadores señores Moreno, Muñoz Barra, Ruiz-Esquide y Vega y Honorables Diputados señores González, Montes y Ortiz, y el voto en contra del Honorable Senador señor Fernández y de los Honorables Diputados señores Becker y Kast, quienes estuvieron por la supresión propuesta en segundo trámite.**

#### **ARTÍCULO 9°**

La norma aprobada en primer trámite constitucional impone al sostenedor el deber de remitir al Departamento Provincial del Ministerio de Educación, una copia del acta constitutiva del Consejo Escolar, que contendrá las menciones que indica.

El Honorable Senado, en segundo trámite, eliminó esta disposición.

La tesis de mayoría se manifestó proclive a mantener la norma propuesta en primer trámite, fundada en que este trámite, no obstante ser posterior a la constitución de los Consejos Escolares, permitiría garantizar que se constituyan efectivamente en los establecimientos. Además, estimó que el principio que inspira la creación de los Consejos persigue fomentar la participación de los diversos estamentos que integran la comunidad educativa en la vida escolar.

La tesis de minoría fue contraria a esta reposición, basada en que la constitución de los Consejos de que se trata sólo puede tener carácter voluntario. De no serlo, implicaría una interferencia dentro de la organización de los cuerpos intermedios de la sociedad. La norma de la Cámara de Origen transformaría en obligatorios estos organismos.

**- Sometido a votación este artículo, fue aprobado por la mayoría de los miembros de la Comisión Mixta, con el voto de los Honorables Senadores señores Moreno, Muñoz Barra, Ruiz-Eskuide y Vega y de los Honorables Diputados señores González, Montes y Ortiz, y el voto en contra del Honorable Senador señor Fernández y de los Honorables**

**Diputados señores Becker y Kast, quienes se inclinaron por la supresión acordada en segundo trámite.**

#### **ARTÍCULO 10**

El precepto propuesto por la Cámara de Origen regula la obligación de los órganos municipales que administren los establecimientos educacionales de constituir un Consejo Comunal de Directores, y señala las materias respecto de las cuales este Consejo deberá ser informado y consultado.

La Cámara Revisora suprimió este artículo.

**- Sin mayor debate y sometido a votación el precepto propuesto en primer trámite constitucional, fue aprobado por la mayoría de la Comisión Mixta, con el voto de los Honorables Senadores señores Moreno, Muñoz Barra y Ruiz-Esquide y de los Honorables Diputados señores Becker, González, Montes y Ortiz, y el voto en contra de los Honorables Senadores señores Fernández y Vega y del Honorable Diputado señor Kast, quienes se inclinaron por la eliminación acordada en segundo trámite.**

#### **ARTÍCULO 11**

La norma aprobada en primer trámite constitucional faculta al Presidente de la República para dictar, en el plazo que indica, un decreto con fuerza de ley que regule el

proceso de acreditación de directores. Además, precisa las materias que deberán ser reguladas en dicho cuerpo normativo.

El Honorable Senado, en segundo trámite, eliminó esta disposición.

Sometida a debate, el Honorable Diputado señor Kast recordó que, con motivo del tercer trámite constitucional, algunos señores Diputados se manifestaron a favor de la posición del Senado, pues la norma aprobada por la Cámara de Origen implicaría un sesgo en cuanto a que limita la participación en concursos para proveer el cargo de director de establecimiento educacional únicamente a aquellas personas que hayan sido acreditadas. Según dijera, no sería ese un criterio válido para lograr el objetivo de mejorar la calidad de la educación, pues supone adecuar el perfil de los postulantes a condiciones fijadas a priori por autoridades ministeriales en circunstancia que son los concursos de antecedentes y oposición los que deben determinar las aptitudes de los candidatos y la selección del más meritorio.

El Honorable Senador señor Ruiz-Esquide comentó que, luego de una revisión exhaustiva del tema, se inclina por acoger el planteamiento de la Cámara de Origen.

La Honorable Diputada señora Tohá manifestó que el interés que motivó a algunos señores Diputados a insistir en el texto aprobado en primer trámite, obedeció a la convicción que les asiste respecto del rol fundamental que cabe a los directores dentro del proceso de enseñanza aprendizaje. Su capacidad para orientar y conducir el quehacer docente dentro del sistema educativo, así como sus aptitud para articular un ambiente organizacional proclive a

facilitar dicho proceso, incidiría directamente en los resultados que obtienen los establecimientos.

En un sistema que carece de mecanismos de acreditación previa cualquier docente puede participar en los concursos. El problema radicaría en que si bien los concursos sirven para elegir al mejor candidato de entre aquellos que se presentan, esas instancias de selección, sin acreditación previa, no permiten garantizar la excelencia de los postulantes.

Por lo demás, dijo, los procesos de acreditación no estarán a cargo del Ministerio de Educación, sino de entidades externas suficientemente calificadas dentro del mundo de la educación, lo que asegura la imparcialidad y rigor de las decisiones que se adopten.

En apoyo de la tesis, el Honorable Diputado señor Montes afirmó que la carencia de acreditación determina que el actual sistema de concursos muestre un funcionamiento deficiente. El legislador debe establecer condiciones que permitan asegurar un estándar mínimo o básico que deberán cumplir las personas para optar a un cargo directivo en el sistema educacional.

El Honorable Diputado señor González explicó que, tal como se aplican hoy, los concursos no contribuyen a mejorar eficazmente la calidad de la educación, sea porque inciden en ellos motivaciones políticas o por remitirse a errados criterios de evaluación de los postulantes. El mecanismo de acreditación fijaría una barrera de entrada y constituiría un primer filtro para la futura selección de personas, ciñéndose estrictamente a factores objetivos referidos a sus competencias, capacidades y destrezas.

La mayoría de la Comisión Mixta fue partidaria de reponer el texto de la Cámara de Origen.

**- Sometido a votación este precepto fue aprobado por mayoría, con el voto de los Honorables Senadores señores Moreno, Muñoz Barra, Ruiz-Esquide y Vega y Honorables Diputados señores González, Montes y Ortiz, y el voto en contra del Honorable Senador señor Fernández y de los Honorables Diputados señores Becker y Kast, quienes estuvieron por la supresión propuesta en segundo trámite.**

-----

#### **PROPOSICIÓN DE LA COMISIÓN MIXTA**

En mérito de los acuerdos descritos precedentemente, para salvar las divergencias suscitadas entre ambas ramas del Honorable Congreso Nacional, vuestra Comisión Mixta os propone lo siguiente:

**Artículo 5º, N° 7, de ambas Cámaras****Artículo 32****Letra a)**

-Contemplar en el numeral 7 el literal a) aprobado por la H. Cámara de Diputados, cuyo tenor es el siguiente:

“a) En la primera etapa, la Comisión Calificadora preseleccionará una quina de postulantes, de acuerdo con sus antecedentes; y,.” **(Aprobado por unanimidad 10x0).**

-Intercalar un inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero y así sucesivamente en forma correlativa, del siguiente tenor:

“En aquellas comunas que tengan menos de diez mil habitantes, el número de postulantes preseleccionados podrá ser inferior a cinco, con un mínimo de dos si no hubieran más postulantes que cumplan con los requisitos.” **(Aprobado por unanimidad, con modificaciones, 10x0).**

**Artículo 5º, N° 11, de la H. Cámara de Diputados**

Aprobar el texto de la H. Cámara de Diputados, cuyo tenor es el siguiente:

“11) Intercálase el siguiente artículo 69 bis, nuevo:



“Artículo 69 bis.- Los sostenedores mantendrán a partir del año 2004 un Registro de Asistencia anual e histórico de los docentes y directivos, de acuerdo a un reglamento que dictará el Ministerio de Educación.”. “**(Aprobado por unanimidad 10x0).**”

**Artículo 5º, N° 14, de la H. Cámara de Diputados**

**N° 14**

**Artículo 37 inciso segundo**

Contemplarlo con el siguiente texto:

“Los directores a que se refiere el inciso anterior, a quienes falte para cumplir la edad de jubilación el tiempo equivalente a la duración de un período como director, o un plazo menor, tendrán derecho a ser designados o contratados en un cargo en la dotación docente con la misma remuneración, hasta cumplir su edad de jubilación. En todo caso, se entenderá que cesarán como Directores por el sólo ministerio de la ley, al momento de verificarse los concursos a que se refiere el inciso anterior, según corresponda.”. **(Aprobado por unanimidad 10x0).**

**Artículo 5º, N° 14, de la H. Cámara de Diputados****Artículo 39**

Reponer en el numeral 14 el artículo 39 transitorio aprobado por la H. Cámara de Diputados, reemplazando en el inciso primero de dicho artículo el guarismo “2005” por “2007”.

“Artículo 39.- La acreditación para concursar y desempeñarse como director de establecimiento educacional será obligatoria a contar del año 2007.

Mientras no se implemente el proceso de acreditación, será requisito para ejercer el cargo de director contar con el perfeccionamiento pertinente.”. **(Aprobado 6x4).**

**Artículo 9º de la H. Cámara de Diputados**

Aprobar el texto de la H. Cámara de Diputados, cuyo tenor es el siguiente:

“ARTÍCULO 9º.- El sostenedor hará llegar al Departamento Provincial del Ministerio de Educación una copia del acta constitutiva del Consejo Escolar la que deberá indicar:

- a) Identificación del establecimiento, fecha y lugar de constitución.

b) Integración del Consejo Escolar.

c) Funciones informativas, consultivas y otras que hayan quedado establecidas.

d) Su organización, atribuciones, funcionamiento y periodicidad.”.

**(Aprobado 7x3).**

### **Artículo 10 de la H. Cámara de Diputados**

Aprobar el texto de la H. Cámara de Diputados, cuyo tenor es el siguiente:

“ARTÍCULO 10.- La administración municipal de los establecimientos educacionales, deberá constituir un Consejo Comunal de Directores, integrado por todos los directores de establecimientos municipales de esa comuna. Este Consejo deberá ser informado y consultado sobre el PADEM y además sobre las siguientes materias:

a) Los logros de aprendizaje de los alumnos de establecimientos de administración municipal de la comuna, así como monitorear y evaluar el desarrollo de estrategias y programas de mejoramiento de esos establecimientos.

b) Las políticas de fortalecimiento de la profesión docente, de desarrollo de los profesionales y técnicos de apoyo directo al trabajo docente, y de los administrativos. Semestralmente evaluará la situación de formación, inasistencia, de reemplazos y todos los aspectos considerados.

c) Presupuesto de ingresos y gastos comunal y por establecimiento. En estos se debe incluir todos los ingresos y gastos que correspondan a cada establecimiento y al conjunto.

d) Plan de ejecución presupuestaria de los establecimientos y del conjunto de la administración municipal de la educación.

e) El programa y la ejecución de obras de ampliación, reparación y mantención de los establecimientos.”. **(Aprobado 7x3).**

#### **Artículo 11 de la H. Cámara de Diputados**

Aprobar el texto de la H. Cámara de Diputados, cuyo tenor es el siguiente:

“ARTÍCULO 11.- Facúltase al Presidente de la República para dictar, en el plazo de un año contado desde la fecha de publicación de la presente ley, un decreto con fuerza de ley expedido a través del Ministerio de Educación, el que llevará también la firma del Ministro de Hacienda, que contenga las normas necesarias que regulen

el proceso de acreditación de directores, a que se refieren los numerales 5) y 14) del artículo 5° de esta ley.

En virtud de dicha autorización, el Presidente de la República normará:

a) La forma en que el Ministerio de Educación estructurará, organizará y operará el proceso de acreditación de directores y la manera en que podrán participar instituciones de educación superior autónomas en las distintas etapas de ese proceso.

b) Los elementos que permitan una adecuada estructura y funcionamiento del proceso de acreditación de directores.

c) El Ministerio de Educación podrá licitar, a lo menos, entre las entidades de educación superior mencionadas en la letra a) precedente, el proceso de acreditación, conforme la demanda de postulantes y las necesidades de personal directivo de los establecimientos educacionales.

d) Los mecanismos y procedimientos de evaluación para certificar programas de formación de directores de establecimientos educacionales que cumplan con los estándares nacionales y su seguimiento y permanente evaluación por parte del Ministerio de Educación.

e) Los requisitos que deberán contener las bases de la convocatoria a instituciones de educación superior para la certificación de programas de formación para la acreditación de directores de establecimientos educacionales.

f) La estructura básica de los programas de formación y los requisitos para acreditar los conocimientos, habilidades y competencias establecidos en los estándares nacionales de directores, el período de validez de la certificación de los programas y los requisitos para mantener esta certificación.

g) Los derechos y obligaciones de los docentes acreditados como directores de establecimientos educacionales, los requisitos para mantener dicha calidad y el período de validez de ésta.”. **(Aprobado 7x3).**

-----

**TEXTO DEL PROYECTO DE LEY**

A fin de ilustrar el debate, de aprobarse la proposición de la Comisión Mixta el texto del proyecto de ley quedaría como sigue:

**PROYECTO DE LEY:****"ARTÍCULO 1°.-**

Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.532:

1) En el artículo 1°:

a) Sustitúyese el inciso primero por el siguiente:

"Los establecimientos educacionales de enseñanza diurna regidos por el decreto con fuerza de ley N° 2, de Educación, de 1998, del sector municipal (municipalidades y corporaciones municipales) y los particulares considerados vulnerables socioeconómica y/o educativamente, deberán funcionar, a contar del inicio del año escolar 2007, en el régimen de jornada escolar completa diurna, para los alumnos de los niveles de enseñanza de 3° hasta 8° año de educación general básica y de 1° hasta 4° año de educación media."

b) Incorpórase el siguiente inciso segundo nuevo, pasando los actuales segundo, tercero y cuarto a ser tercero, cuarto y quinto, respectivamente:

"Los demás establecimientos particulares subvencionados deberán funcionar en el régimen de jornada escolar completa diurna a contar del inicio del año escolar 2010."

c) Sustitúyese, en el inciso segundo, que ha pasado a ser tercero, la expresión "refiere el inciso anterior" por "refieren los incisos anteriores".

d) Reemplázase, en el inciso tercero, que ha pasado a ser cuarto, la expresión "el inciso primero" por "los incisos primero y segundo" y el guarismo "2001" por "2006 ó 2009, según corresponda".

e) Sustitúyese, en el inciso cuarto, que ha pasado a ser quinto, la expresión "año 2002" por "inicio del año escolar 2007 ó 2010, según corresponda."

2) Agrégase, en el inciso primero del artículo 3º, después del punto aparte, que se elimina, la frase "para el sector municipal."

3) Agrégase, a continuación del artículo 3º, el siguiente artículo 3º bis, nuevo:



"Artículo 3° bis.- A aquellos establecimientos regidos por el decreto ley N° 3.166, de 1980, cuya infraestructura sea insuficiente para incorporarse al régimen de jornada escolar completa diurna con la totalidad de sus alumnos en razón de la disponibilidad de aulas, talleres, servicios básicos y mobiliario, el Ministerio de Educación podrá asignarles recursos para superar dicho déficit hasta el año 2006. Con todo, el mobiliario que se adquiera y la infraestructura que se construya o adquiera con dichos recursos, serán de propiedad del Fisco, y quedarán sujetos al mismo régimen de administración de los demás bienes entregados con motivo de los convenios de administración ya suscritos.

Por decreto supremo del Ministerio de Educación, que deberá ser suscrito, además, por el Ministro de Hacienda, se regulará la forma en que se asignarán estos recursos."

4) En el artículo 4°:

a)

Sustitúyese el inciso primero por el siguiente:

"Los sostenedores de establecimientos educacionales a que se refiere el artículo 1°, cuya planta física resulte insuficiente para incorporarse con la totalidad de sus alumnos al régimen de jornada escolar completa diurna entre el inicio del año escolar de 1998 y

hasta el término del año escolar de 2009, podrán percibir, a partir del primero del mes siguiente a la fecha de publicación de esta ley, un aporte suplementario por costo de capital adicional. Dicho aporte consistirá en un monto de recursos que se entregará en una o más cuotas, dependiendo del monto del mismo, durante un período de hasta quince años. El aporte deberá ser destinado a los siguientes tipos de intervenciones: construcción de nuevos establecimientos, recuperación de establecimientos existentes en los casos y condiciones que el reglamento señale, habilitación, normalización o ampliación, a la adquisición de inmuebles construidos o a la adquisición de equipamiento y mobiliario. El aporte no podrá ser utilizado para la adquisición o arriendo de terrenos."

b) Agregáse

como inciso segundo nuevo, el siguiente:

“Los

sostenedores de establecimientos educacionales a que se refiere el artículo 1° y los regidos por el decreto ley N° 3.166, de 1980, que hayan recibido aportes de capital para infraestructura podrán poner, fuera de los días u horarios de actividades curriculares, sus instalaciones a disposición de los miembros de la comunidad escolar y, en forma regulada, de la comunidad del entorno del establecimiento, para actividades de capacitación, culturales, deportivas y otras de beneficio educativo y social que amplíen la comunicación y el aporte de dichos establecimientos a la comunidad, conforme al reglamento que dictará al efecto el Ministerio de Educación. En especial, los

establecimientos municipalizados, podrán abrir sus talleres de computación para desarrollar actividades educativas de extensión a la comunidad.”.

c) Reemplázase, en el inciso segundo, la expresión "cincuenta" por "treinta".

d) Sustitúyese el inciso tercero por el siguiente:

"Para acceder a la entrega del aporte, los sostenedores que no sean propietarios del inmueble en que funciona el establecimiento educacional, deberán acompañar el instrumento público correspondiente, debidamente inscrito en el Conservador de Bienes Raíces respectivo, que lo habilita para destinarlo a dicho uso por un período equivalente a aquel por el que se deba constituir la hipoteca y prohibición a que se refiere el artículo 8° de esta ley. En el caso de establecimientos del sector municipal (municipalidades y corporaciones municipales) que funcionen en inmuebles fiscales, no será necesaria dicha autorización."

e) Sustitúyese el inciso quinto por el siguiente:

"Dichos valores máximos serán fijados en el reglamento, de acuerdo con el número de alumnos que no puedan ser atendidos en jornada escolar completa diurna en los establecimientos en situación deficitaria, el tipo de intervención requerida, la modalidad de adquisición de inmuebles construidos, la ubicación geográfica, el tipo de

enseñanza que imparte, las características topográficas del terreno y la modalidad de entrega del aporte, el cual será fijado en unidades tributarias mensuales a la fecha que establezcan las bases de cada concurso."

f) Incorpórase, a continuación del inciso quinto, el siguiente inciso nuevo:

"Los recursos correspondientes al aporte suplementario por costo de capital adicional que se entreguen a los sostenedores de conformidad con esta ley, no serán embargables. Sin embargo, esta inembargabilidad no regirá respecto de los juicios seguidos por el Ministerio de Educación por incumplimiento de las obligaciones derivadas de dicha entrega."

g) Sustitúyese el actual inciso séptimo, que ha pasado a ser noveno, por el siguiente:

"Para efectos de la determinación de este aporte, se entenderá que un establecimiento educacional se encuentra en situación deficitaria, cuando la totalidad de sus alumnos matriculados entre tercer año de educación general básica y cuarto año de educación media, al mes que se señale en las bases del respectivo concurso, no pueda ser atendido bajo el régimen de jornada escolar completa diurna en razón de la disponibilidad de aulas, servicios básicos o mobiliario. El mes a que se refiere este inciso deberá, en todo caso, ser anterior a la fecha del llamado a dicho concurso."

5) Agrégase, a continuación del artículo 4º, el siguiente artículo 4º

bis, nuevo:

"Artículo 4º bis.- El Ministerio de Educación, en ningún caso, podrá entregar más recursos que el aporte adjudicado en los concursos a que se refiere esta ley. Toda disminución del costo total del proyecto presentado por el sostenedor y considerado para su adjudicación en un determinado concurso, significará la disminución del aporte en la misma proporción en que disminuya el costo total del proyecto."

6) Deróganse los incisos cuarto y quinto del artículo 5º.

7) Agrégase, a continuación del artículo 5º, el siguiente artículo 5º

bis, nuevo:

"Artículo 5 bis.- Podrán, de la misma forma, postular al aporte suplementario por costo de capital adicional, los sostenedores municipales que proyecten crear y sostener nuevos establecimientos subvencionados bajo el régimen de jornada escolar completa diurna, hasta el inicio del año escolar 2006, en comunas o localidades en que la capacidad de la infraestructura de los establecimientos educacionales existentes sea insuficiente para atender a la población en edad escolar correspondiente. Las personas adjudicatarias deberán ser las sostenedoras de los establecimientos cuya creación se financie conforme a este artículo.

Asimismo, podrán postular al aporte suplementario por costo de capital adicional los sostenedores de establecimientos subvencionados reconocidos oficialmente para incorporar un nuevo nivel completo de enseñanza (básica o media), siempre que se cumplan los requisitos y plazos señalados en el inciso anterior.

En todo caso, los establecimientos o niveles que se creen de acuerdo con este artículo, deberán funcionar con la totalidad de sus cursos desde que obtengan el reconocimiento oficial.

Los valores máximos y condiciones de financiamiento, al igual que la forma de determinar la existencia de déficit de infraestructura, en los casos señalados en los dos primeros incisos, se establecerá en el reglamento, el que deberá considerar, en todo caso, la existencia de una resolución fundada de las Secretarías Regionales Ministeriales de Educación y Planificación sobre la determinación de dichos déficit, y la opinión de los gobiernos regionales. En todo caso, el aporte suplementario por costo de capital adicional no podrá exceder del 50% de las intervenciones que se pueden financiar conforme a esta ley, de acuerdo a los valores máximos que fije el reglamento. A los establecimientos que se instalen de conformidad a esta norma y que funcionen en el régimen de financiamiento compartido, les serán aplicables los descuentos por ese concepto de conformidad al inciso final del artículo quinto y a la regla del artículo sexto de esta ley."

8) Reemplázase el inciso final del artículo 7°, por el siguiente:

"El Presidente de la República, mediante decreto fundado, podrá establecer distintas modalidades de asignación o de aumento del aporte, o establecer alguna exención en cuanto al cumplimiento de alguno de los requisitos para acceder a éste, en situaciones especiales de necesidad pública, alta vulnerabilidad, emergencia o fuerza mayor."

9) En el artículo 8°:

a) Sustitúyese el inciso primero por el siguiente:

"Para acceder al aporte, el sostenedor que haya sido declarado adjudicatario en virtud del concurso que se indica en el artículo anterior, deberá suscribir un convenio con el Ministerio de Educación, que se aprobará por resolución de esta Secretaría de Estado. En dicho convenio se establecerán los derechos y obligaciones de las partes y deberá ser protocolizado por el sostenedor, a su costa. Para todos los efectos legales, el convenio debidamente protocolizado tendrá valor de instrumento público y constituirá título ejecutivo respecto de las obligaciones del adjudicatario. La no suscripción del convenio dentro del plazo establecido en las bases, hará caducar de pleno derecho el aporte obtenido, salvo circunstancias que no le sean imputables al sostenedor y que calificará el Ministerio de Educación por resolución fundada en única instancia."

b) Elimínase en el inciso segundo la expresión "o arriendo".

c) Reemplázase el inciso quinto por el siguiente:

"Conjuntamente con la hipoteca, el convenio exigirá la constitución de una prohibición de enajenar, gravar y ejecutar actos y celebrar contratos sobre el inmueble en que funciona el establecimiento educacional. Si el establecimiento funciona en más de un inmueble, el Ministerio de Educación, en los casos calificados que establezca el reglamento y siempre que se garantice la recuperación por el Fisco del aporte entregado, podrá autorizar que la hipoteca y prohibición no se constituyan sobre todos los inmuebles. Tanto la hipoteca como la prohibición deberán inscribirse conjuntamente en el Conservador de Bienes Raíces por un plazo de treinta años, en el caso de las adquisiciones y construcciones de locales escolares, y de hasta treinta años, en el caso de ampliaciones, habilitaciones, recuperaciones y normalizaciones, dependiendo del monto del aporte."

d) Agrégase, a continuación del punto final (.) del inciso séptimo, en punto seguido (.), lo siguiente: "El mismo derecho y en las mismas condiciones podrán ejercerlo los sostenedores dueños del inmueble en que funciona el establecimiento educacional, cuando dicho inmueble se encuentre hipotecado y/o se haya constituido a su respecto prohibición de gravar y enajenar y/o de celebrar actos y contratos."

e)

Intercálase, a continuación del inciso séptimo, el siguiente inciso octavo, nuevo, pasando los actuales incisos octavo a decimoquinto a ser noveno a decimosexto, respectivamente:

"A los sostenedores del sector municipal (municipalidades y corporaciones municipales), no les



será exigible la constitución de hipoteca respecto de los inmuebles de dominio municipal; y la prohibición a que se refiere el inciso quinto de este artículo, se constituirá mediante su inscripción en el registro respectivo del Conservador de Bienes Raíces, la que se practicará con el sólo mérito de copia autorizada del convenio en que se consigna, notarialmente protocolizado y previamente aprobado por resolución ministerial. Asimismo, los sostenedores de dicho sector, cuyos proyectos de infraestructura correspondan a establecimientos educacionales que funcionan en inmuebles de dominio del Fisco, estarán exentos de constituir prohibición, salvo que con posterioridad adquieran el bien raíz. Desde ese momento estarán obligados a constituir una prohibición o hipoteca y prohibición, según corresponda, por el plazo de funcionamiento pendiente a esa fecha."

f)

Reemplázase el actual inciso duodécimo, que ha pasado a ser decimotercero, por el siguiente:

"Al valor a devolver se le deducirá una trigésima parte de los fondos recibidos por cada año de uso del establecimiento para fines educacionales, contados desde la fecha de funcionamiento efectivo del establecimiento en jornada escolar completa diurna, o la fracción que corresponda si el plazo del gravamen es menor a treinta años."

g)

Reemplázase el actual inciso decimotercero, que ha pasado a ser decimocuarto, por el siguiente:

"El que proporcionare antecedentes falsos o adulterados con el propósito de obtener el aporte suplementario por costo de capital adicional a que se refiere esta ley, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado mínimo."

h) Reemplázase el actual inciso decimocuarto, que ha pasado a ser decimoquinto, por el siguiente:

"El funcionario municipal o el empleado de la Corporación Municipal que administre los recursos del aporte suplementario por costo de capital adicional, y que incurra respecto de estos recursos en la conducta tipificada en el artículo 236 del Código Penal, será sancionado con las penas corporales que allí se indican, aumentadas en un grado. Si en las operaciones en que interviniere ese funcionario municipal en razón de la administración de dichos recursos o en razón de su cargo, incurriere en alguna de las conductas tipificadas en el artículo 239 del Código Penal, será sancionado con las penas corporales que allí se indican, aumentadas en un grado."

10) Agrégase, a continuación del artículo 8°, el siguiente artículo 8° bis, nuevo:

“Artículo 8° bis.- Si el inmueble en que funciona el establecimiento educacional se encuentra dado en arrendamiento al sostenedor y es subastado en razón de una hipoteca constituida a favor del Ministerio de Educación para garantizar la entrega del aporte suplementario por costo de capital adicional, el subastador no estará obligado a respetar dicho arriendo aun en el caso que se hubiese otorgado por escritura pública inscrita en el Registro respectivo del Conservador de Bienes Raíces correspondiente, con anterioridad a la hipoteca.”.

11) Reemplázase el artículo 9° por el siguiente:

"Artículo 9°.- Para facilitar las inversiones del aporte suplementario por costo de capital adicional en la infraestructura requerida para incorporar a los establecimientos educacionales al régimen de jornada escolar completa diurna, el Ministerio de Educación podrá celebrar convenios con instituciones públicas o privadas, con el objeto de proveer asistencia técnica para aquellos establecimientos que atienden alumnos vulnerables o a los sostenedores que no tengan capacidad técnica para elaborar proyectos para los fines señalados.

El Ministerio de Educación deberá mantener un listado actualizado de las empresas que presten esta asesoría, en el cual indicará su naturaleza jurídica y la individualización de sus socios mediante su cédula nacional de identidad.”.

12) Elimínase en el artículo 10 el literal B).

13) Reemplázase el artículo 11 por el siguiente:

"Artículo 11.- Al término del segundo semestre de cada año escolar y antes del inicio del próximo año escolar, los Directores de los establecimientos educacionales subvencionados deberán presentar a la comunidad escolar y a sus organizaciones un informe escrito de la gestión educativa del establecimiento correspondiente a ese mismo año escolar.

Tal informe deberá versar sobre, a lo menos, lo siguiente:

**a) Las metas y resultados de aprendizaje del período, fijados al inicio del año escolar.**

b) Los avances y dificultades en las estrategias desarrolladas para mejorar los resultados de aprendizaje.

c) Las horas realizadas del plan de estudios y el cumplimiento del calendario escolar.

d) Los indicadores de eficiencia interna: matrícula, asistencia, aprobados, reprobados y retirados.

e) El uso de los recursos financieros que perciban, administren y que les sean delegados.

f) La situación de la infraestructura del establecimiento.

g) La cuenta deberá incluir también una relación respecto a líneas de acción y compromisos futuros.

h) En el caso de los establecimientos municipales deberán dar cuenta de los compromisos asumidos en el PADEM.

Copia del informe y de las observaciones que hayan presentado por escrito los miembros de la comunidad, quedarán a disposición del Consejo Escolar y de los interesados en un registro público que llevará el establecimiento.

Las infracciones a este artículo serán sancionadas de conformidad con la letra a), del artículo 52, del decreto con fuerza de ley N°2, de Educación, de 1998.”.

Sin embargo, en los establecimientos que su dotación docente sea inferior a tres profesionales de la educación, incluido su Director, el secretario regional ministerial de educación respectivo podrá autorizar la emisión de un informe más sencillo o liberarlos de esta exigencia, conforme la realidad y ubicación geográfica del establecimiento.

14) Intercálase en el inciso primero del artículo 13, después de la palabra “ampliaciones” la expresión: “existentes al 31 de diciembre de 2001 que” y reemplázase, en

el inciso primero del artículo 13, las expresiones "dentro del plazo de un año, a contar de la publicación de esta ley," por la siguiente: "hasta el término del año escolar 2004,".

15) Agrégase en el inciso segundo de la letra b) del artículo segundo transitorio después de la palabra "consultado" las expresiones "al Consejo Escolar".

16) Reemplázanse los incisos primero y segundo del artículo 3° transitorio, por los siguientes:

"Los proyectos deberán presentarse ante la respectiva secretaría regional ministerial de educación, donde se certificará la fecha de recepción.

Si dicha presentación no se resolviera dentro de los 90 días posteriores a su entrega, el proyecto se tendrá por aprobado y, si hubiese sido rechazado, el sostenedor podrá apelar al Subsecretario de Educación dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación del rechazo. La apelación deberá presentarse en la secretaría regional ministerial de educación que corresponda. El Subsecretario de Educación resolverá en única instancia en un plazo máximo de quince días hábiles, contados desde la recepción del recurso en la Subsecretaría."

17) Derógase el artículo 6° transitorio.

**ARTÍCULO 2º.-** Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto con fuerza de ley N° 2, de 1998, del Ministerio de Educación,:

1) Agrégase en el artículo 4º, el siguiente inciso final, nuevo:

“En los servicios educacionales del sector municipal, ya sean administrados por medio de sus Departamentos de Educación Municipal o por Corporaciones Educacionales, el presupuesto anual deberá ser aprobado por el Concejo Municipal, en la forma y condiciones establecidas en los artículos 81 y 82 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades. Asimismo, dichas entidades tendrán la obligación de informar mensualmente al Concejo Municipal de la ejecución presupuestaria de los servicios educacionales que administran, de acuerdo a las clasificaciones presupuestarias establecidas conforme al artículo 16 del decreto ley N° 1.263, de 1975, debiendo remitir las municipalidades dicha información a la Contraloría General de la República, en las fechas que ésta determine.”

2) En el artículo 6º:

a) Incorpórase una letra a) bis, nueva, del siguiente tenor:

“a) bis.- Que al menos un 15% de los alumnos de los establecimientos presenten condiciones de vulnerabilidad socioeconómica, salvo que no se hayan presentado postulaciones suficientes para cubrir dicho porcentaje.

El reglamento determinará la forma de medir y ponderar la vulnerabilidad debiendo considerar el nivel socioeconómico de la familia, el nivel de escolaridad de los padres o apoderados del alumno y el entorno del establecimiento.”

b)

Reemplázase el literal d) por el siguiente:

"d) Que cuenten con un reglamento interno que rija las relaciones entre el establecimiento, los alumnos y los padres y apoderados. En dicho reglamento se deberán señalar: las normas de convivencia en el establecimiento; las sanciones y reconocimientos que origina su infracción o destacado cumplimiento; los procedimientos por los cuales se determinarán las conductas que las ameritan; y, las instancias de revisión correspondientes.

Los reglamentos internos deberán ser informados y notificados a los padres y apoderados para lo cual se entregará una copia del mismo al momento de la matrícula o de su renovación cuando éste haya sufrido modificaciones, dejándose constancia escrita de ello, mediante la firma del padre o apoderado correspondiente.

Sólo podrán aplicarse sanciones o medidas disciplinarias contenidas en el reglamento interno. Cuando se aplique la medida de expulsión, el alumno afectado podrá solicitar la revisión de la medida ante la instancia de apelación que deberá contemplar el reglamento interno respectivo.



Durante la vigencia del respectivo año escolar, los sostenedores y/o directores de los establecimientos no podrán cancelar la matrícula, suspender o expulsar alumnos por causales que se deriven de la situación socioeconómica o del rendimiento académico de éstos.

Las disposiciones de los reglamentos internos que contravengan normas legales, se tendrán por no escritas y no podrán servir de fundamento para la aplicación de medidas por parte del establecimiento a conductas de los miembros de la comunidad educativa.

La infracción de cualquiera de las disposiciones de este literal, será sancionada como infracción grave."

c) Incorpórase el siguiente literal d) bis:

"d) bis.- Los procesos de selección de alumnos deberán ser objetivos y transparentes, asegurando el respeto a la dignidad de los alumnos y alumnas y sus familias, de conformidad con las garantías establecidas en la Constitución, la Declaración Universal de Derechos Humanos y la Convención de los Derechos del Niño.

Al momento de la convocatoria, el sostenedor del establecimiento deberá informar sobre lo siguiente:

- a) Número de vacantes ofrecidas;
- b) Criterios generales de selección;
- c) Plazo de postulación;
- d) Requisitos de los postulantes;
- e) Etapas del Proceso;
- f) Monto y condiciones de cobro por participar, y
- g) Proyecto Educativo.

Una vez finalizado el proceso, el colegio publicará en un lugar visible la lista de los seleccionados. Sólo en el caso que se solicite por escrito, el colegio deberá dar al interesado que no haya sido seleccionado, un informe sobre el proceso.”.

d) Agrégase el siguiente literal d) ter:

"d) ter. Que cuenten en un lugar visible de la oficina de atención de público con un cartel que enuncie los principales puntos de la ley N°18.962 y del decreto con fuerza de ley N°2, de 1998, sobre Subvenciones, en lo que respecta al sistema de admisión,

reglamentos y normas disciplinarias. Dicho cartel será distribuido por el Ministerio de Educación a todos los establecimientos.”.

e) Agréganse como incisos segundo, tercero y cuarto de la letra e) el siguiente texto:

“En el caso de los establecimientos educacionales que implementen procesos de selección, el monto y condiciones del derecho o arancel que se cobrará a los padres para participar no podrá superar el valor de la matrícula fijado por el Ministerio de Educación.

El no pago de compromisos económicos contraídos por el padre o apoderado con motivo del contrato de matrícula u otros con el establecimiento, no podrá servir de fundamento para la aplicación de ningún tipo de sanción a los alumnos ni la retención de documentación académica, sin perjuicio del ejercicio de otros derechos por parte del establecimiento.

Tampoco podrá aducirse esta causal como motivo suficiente para no renovar la matrícula de los alumnos que deseen continuar estudios en el establecimiento al año siguiente, excepto en el caso de existir deuda pendiente al momento de la renovación de la matrícula.”.

f) Reemplázase el inciso segundo de la letra g), por el siguiente:

"Para todos los efectos, se entenderán como horas de trabajo escolar tanto aquellas comprendidas en los planes y programas de estudios oficiales, propios o elaborados por el Ministerio de Educación, como aquellas que, de manera complementaria a dicho plan y de acuerdo con su proyecto educativo, defina cada establecimiento como de asistencia obligatoria y sujetas a evaluación sin incidencia en la promoción. Dichas horas serán de 45 minutos, tanto para la enseñanza básica como media."

g) Agréganse los siguientes incisos penúltimo y último, nuevos:

"Los establecimientos educacionales que a contar del año 2005 impetren por primera vez la subvención educacional, por todos sus niveles o por un nuevo nivel o modalidad de enseñanza, para tener derecho a ella, deberán funcionar en el régimen de jornada escolar completa diurna por los alumnos correspondientes a los niveles de enseñanza de 3° hasta 8° año de educación general básica y de 1° hasta 4° año de educación media. En todo caso, los alumnos atendidos en jornada escolar completa diurna no podrán ser atendidos con posterioridad en un régimen distinto.

Excepcionalmente, por resolución fundada del respectivo Secretario Regional Ministerial de Educación, se podrá eximir a un establecimiento educacional del cumplimiento de lo señalado en el inciso precedente, cuando por aplicación de dichas normas se impida de manera insalvable el acceso a la educación de alumnos que carezcan de cobertura escolar."

3) Intercálase en el artículo 23 un inciso segundo, nuevo, del tenor siguiente:

“Los alumnos en condiciones de vulnerabilidad a que se refiere la letra a) bis del artículo 6° no podrán ser objeto de cobro obligatorio alguno.”.

4) Agrégase en el inciso quinto, del artículo 24, después de la expresión "grupo familiar", sustituyendo el punto (.) por una coma (,), la siguiente oración:

“alumnos que se entenderán incluidos en el porcentaje establecido en la letra a) bis) del artículo 6°, cuando la exención del inciso tercero anterior sea total y corresponda a alumnos en condiciones de vulnerabilidad.”.

5) Sustitúyese el inciso séptimo, del artículo 24, por el siguiente:

"Las exenciones que se concedan mediante este sistema, deberán mantenerse mientras las circunstancias socioeconómicas del grupo familiar lo ameriten. Los padres beneficiarios deberán informar, en el más breve plazo, los cambios experimentados en su situación socioeconómica al sostenedor, el que deberá reasignar las exenciones en caso de existir nuevos recursos disponibles. En todo caso, el sostenedor deberá reevaluar los beneficios otorgados al inicio del segundo semestre del año escolar respectivo.”.

6) Agrégase el siguiente inciso final al artículo 24:

“Las Direcciones Provinciales de Educación deberán informar, dentro del mes de septiembre de cada año, a las respectivas secretarías regionales ministeriales los establecimientos educacionales que no han dado a conocer a los padres y apoderados el sistema de exención de los cobros mensuales dentro del mes de agosto anterior. Atendidas las circunstancias, la Subsecretaría de Educación podrá retener la subvención hasta que el establecimiento cumpla con la obligación indicada.”.

7) Intercálase en el inciso quinto del artículo 26, después del punto seguido (.) que separa las dos oraciones que lo conforman, lo siguiente:

"Dicho informe deberá señalar, además, el número de alumnos beneficiados con el sistema de exenciones establecido en el artículo 24 y el monto total de recursos que se destinó a dicho fin."

8) En el artículo 37:

a) Incorpórase, a continuación del inciso primero, el siguiente inciso segundo nuevo, pasando el actual inciso segundo a ser tercero y así sucesivamente:

"Se pagará una subvención anual de apoyo al mantenimiento por alumnos de Educación de Adultos, que será de 0,1362 unidades de subvención educacional (U.S.E.) para la Educación General Básica; 0,3103 (U.S.E.) para la Educación Media hasta 25 horas semanales presenciales de clases, y 0,3999 (U.S.E.) para la Educación Media con

más de 25 horas semanales presenciales de clases. Esta subvención sólo se pagará cuando este tipo de educación se preste en los locales escolares de los establecimientos educacionales reconocidos oficialmente. En este caso, siempre se pagará el 100% de la subvención que corresponda, independientemente de la que se deba pagar por los alumnos que cursen los otros tipos de enseñanza que pueda impartir el establecimiento y no le será aplicable lo dispuesto en el inciso octavo de este artículo."

b) Reemplázase, en el actual inciso tercero, que ha pasado a ser cuarto, la expresión "al inciso primero" por "a los incisos primero y segundo".

c) Reemplázase, en el actual inciso cuarto, que ha pasado a ser quinto, la expresión "inciso segundo" por "inciso tercero".

d) Reemplázase el actual inciso séptimo, que ha pasado a ser octavo, por el siguiente:

"Aquellos establecimientos que atiendan alumnos en doble jornada percibirán, respecto de estos alumnos, sólo el 50% de la subvención a que se refiere este artículo. Asimismo, si en un mismo local escolar funciona en jornada diurna más de un establecimiento del mismo o diferentes sostenedores, cada uno de ellos percibirá este porcentaje. La subvención de mantenimiento por alumno interno se pagará siempre completa."

9) En el artículo 50:

a) Intercálase, a continuación del inciso primero, el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero:

"Se considerarán infracciones menos graves:

a) El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 24, inciso tercero y siguientes;

b) El incumplimiento de las obligaciones contenidas en el artículo 26, inciso quinto;

c) La retención de documentos necesarios para que el alumno pueda matricularse en otro establecimiento, sin perjuicio de las acciones legales que el establecimiento pueda desarrollar para asegurar el cobro de lo adeudado por padres y apoderados. No obstante, la reiteración de esta infracción será considerada como infracción grave, y

d) No dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 9º bis de la ley N° 18.962, Orgánica Constitucional de Enseñanza.”.

b) Agrégase en el inciso segundo, que ha pasado a ser tercero, la siguiente letra h), nueva:



"h) No dar cumplimiento a la exigencia del artículo 6 letra a) bis, salvo que no se hayan presentado postulaciones suficientes para cubrir el porcentaje requerido."

10) Sustitúyese la primera parte del inciso segundo del artículo 52, hasta el punto seguido (.) por la siguiente frase:

"En caso de infracciones que tienen el carácter de menos graves, sólo podrán aplicarse las sanciones contempladas en las letras a) y b). Las de las letras c) a e) además podrán ser aplicadas en caso de infracciones graves."

11) Agrégase el siguiente artículo 8° transitorio:

“Artículo octavo transitorio.- Los establecimientos educacionales tendrán un plazo máximo de un año, contado desde la fecha de entrada en vigencia de la presente disposición, para dar cumplimiento a la obligación establecida en el literal d) del artículo 6° de la presente ley.”.

12) Agrégase el siguiente artículo 9° transitorio, nuevo:

“Artículo noveno transitorio: El requisito establecido en la letra a) bis del artículo 6° se exigirá a los establecimientos educacionales a partir del año 2004 respecto de los alumnos que ingresen a los primeros años que ofrezcan dichos establecimientos.”.

**ARTÍCULO**

**3°.-** Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 19.715:

1) Reemplázase, en el inciso tercero del artículo 8°, la expresión "el inciso anterior" por "los incisos anteriores".

2) Agrégase, al número 3 del inciso segundo del artículo 16, a continuación del punto final (.), que se reemplaza por una coma (,) la siguiente oración: "o desempeñarse en iguales condiciones en los establecimientos regidos por el decreto ley N°3.166, de 1980.".

**ARTÍCULO 4°.-** La subvención anual de apoyo al mantenimiento por alumnos de Educación de Adultos que se crea por el literal a), del número 8, del artículo 2° de esta ley, se pagará a contar del año 2005.

**ARTÍCULO 5°.-** Modifícase el decreto con fuerza de ley N° 1, de 1996, del Ministerio de Educación, de la siguiente manera:

“1) Agrégase en el artículo 7°, el siguiente inciso segundo, nuevo:

“La función principal del Director de un establecimiento educacional será dirigir y liderar el proyecto educativo institucional. En el sector municipal, entendido en los términos del artículo 19 de esta ley, el Director complementariamente deberá gestionar administrativa y financieramente el establecimiento y cumplir las demás funciones, atribuciones y responsabilidades que le otorguen las leyes, incluidas aquéllas que les fueren delegadas en conformidad a la ley N° 19.410.”.

“2) Intercálase, a continuación del artículo 7°, el siguiente artículo 7° bis, nuevo:

“Artículo 7° bis.- Los Directores de establecimientos educacionales, para dar cumplimiento a las funciones que les asigna el inciso segundo del artículo anterior y para asegurar la calidad del trabajo educativo, contarán en el ámbito pedagógico, como mínimo, con las siguientes atribuciones: formular, hacer seguimiento y evaluar las metas y objetivos del establecimiento, los planes y programas de estudio y las estrategias para su implementación; organizar y orientar las instancias de trabajo técnico-pedagógico y de desarrollo profesional de los docentes del establecimiento, y adoptar las medidas necesarias para que los padres o apoderados reciban regularmente información sobre el funcionamiento del establecimiento y el progreso de sus hijos.

Las atribuciones señaladas podrán ser delegadas dentro del equipo directivo del establecimiento.

Los Directores del sector municipal, para cumplir con las funciones complementarias que les otorga el artículo anterior, contarán con las siguientes atribuciones:

a) En el ámbito administrativo: organizar y supervisar el trabajo de los docentes y del personal regido por la ley N° 19.464; proponer al sostenedor el personal a contrata y de reemplazo, tanto docente como regido por la ley N° 19.464; ser consultado en la selección de los profesores cuando vayan a ser destinados a ese establecimiento, y promover una adecuada convivencia en el establecimiento.

b) En el ámbito financiero: asignar, administrar y controlar los recursos que le fueren delegados en conformidad a la ley.”.

3) Agrégase al final del numeral 5 del artículo 24, la siguiente frase, precedida de una coma(,) :“ni condenado en virtud de la ley N° 19.325, sobre Violencia Intrafamiliar”.

4) Agrégase, en el artículo 24, el siguiente inciso final, nuevo:

“Para incorporarse a la función docente directiva y de unidades técnico-pedagógicas, los postulantes deberán cumplir con el requisito de contar, a lo menos, con perfeccionamiento en las áreas pertinentes a dicha función y una experiencia docente de cinco años.”.

5) Intercálase en el artículo 25, el siguiente inciso final, nuevo:

“Las vacantes para ejercer la función docente-directiva siempre serán provistas por concurso público y el nombramiento o designación tendrá una vigencia de cinco años.”.

6) Intercálase, a continuación del artículo 31, el siguiente artículo 31 bis, nuevo:

“Artículo 31 bis.- En el caso de los concursos para llenar la vacante de Director de un establecimiento educacional, las Comisiones Calificadoras de Concursos estarán integradas por:

a) El Director del Departamento de Administración de Educación Municipal o de la Corporación Municipal que corresponda.

b) Un Director de otro establecimiento educacional del sostenedor que imparta el mismo nivel de enseñanza en la comuna. En el evento que no hubiese otro Director del mismo nivel, integrará cualquier Director que labore para el sostenedor en la comuna. Estos profesionales serán elegidos por sorteo entre sus pares que pudiesen integrar la comisión.”.

c) Un representante del Centro General de Padres y Apoderados del establecimiento, elegido por éstos.

d) Un docente elegido por sorteo de entre los profesores de la dotación del establecimiento.

e) Un funcionario del respectivo Departamento Provincial de Educación, quien actuará como ministro de fe.

El reglamento establecerá las normas de constitución y de funcionamiento de esta comisión.”.

7) Sustitúyese el artículo 32 por el siguiente:

“Artículo 32.- Las vacantes de Directores serán provistas mediante concurso público de antecedentes y oposición. Estos concursos se desarrollarán en dos etapas:

**a) En la primera etapa, la Comisión Calificadora preseleccionará una quina de postulantes, de acuerdo con sus antecedentes; y,**

b) En la segunda etapa, los postulantes preseleccionados deberán presentar una propuesta de trabajo para el establecimiento, sin perjuicio de rendir otras pruebas, las que serán establecidas a través del llamado a concurso para el cargo, que la Comisión Calificadora considere necesarias para evaluar las competencias y la idoneidad del postulante.

**En aquellas comunas que tengan menos de diez mil habitantes, el número de postulantes preseleccionados podrá ser inferior a cinco, con un mínimo de dos si no hubieran más postulantes que cumplan con los requisitos.**

La Comisión Calificadora a que se refiere el artículo 31 bis precedente, evaluará

los antecedentes presentados, los resultados de las pruebas realizadas y la propuesta de trabajo presentada y, conforme a ella, emitirá un informe fundado que detalle el puntaje de cada postulante que se presentará al alcalde, quien deberá nombrar a quien figure en el primer lugar ponderado en el respectivo concurso. No obstante, por resolución fundada, podrá nombrar a quien figure en el segundo lugar de dicho concurso.

El nombramiento o contrato de los Directores tendrá una vigencia de cinco años, al término del cual se deberá efectuar un nuevo concurso, en el que podrá postular el Director en ejercicio.

El reemplazo del Director titular no podrá prolongarse más allá del término del año escolar, desde que el cargo se encuentre vacante, al cabo del cual obligatoriamente deberá llamarse a concurso. Cuando el reemplazo del Director titular se deba a que éste se encuentre realizando estudios de post-título o post-grado, su reemplazo podrá extenderse hasta el plazo máximo señalado en el inciso tercero del artículo 40 de la presente ley.

El Director que no vuelva a postular o que haciéndolo pierda el concurso, seguirá desempeñándose, en el caso de existir disponibilidad en la dotación docente, en alguna de las funciones a que se refiere el artículo 5° de esta ley, en establecimientos educacionales de la misma Municipalidad o Corporación. En tal caso, deberá ser designado o contratado con el mismo número de horas que servía como Director, sin necesidad de concursar. Si lo anterior, dada la dotación docente, no fuese posible, tendrá derecho a los beneficios establecidos en el inciso tercero del artículo 73 de esta ley.

8) Intercálanse, en el artículo 33, a continuación del inciso segundo, los siguientes incisos tercero y cuarto, nuevos:

“En el caso de los concursos para proveer las vacantes docentes directivas y de unidades técnico-pedagógicas, las Comisiones Calificadoras de Concursos deberán considerar en su evaluación su desempeño anterior, el perfeccionamiento pertinente y sus competencias para desempeñar esas funciones.

En el caso de los concursos para proveer la vacante de director de establecimiento educacional, las Comisiones Calificadoras de Concursos deberán considerar en su evaluación la experiencia del postulante en el ejercicio de la función docente directiva o técnico-pedagógica, la evaluación de su desempeño anterior, el perfeccionamiento pertinente, sus competencias para ser Director y la calidad de la propuesta de trabajo presentada.”.

9) Agrégase al final del inciso tercero del artículo 33, después de la expresión “concurso”, reemplazando el punto final(.) por una coma(,), lo siguiente:

“salvo que haga uso de la facultad excepcional prescrita en el inciso segundo del artículo 32.”.

10) Intercálase, en el artículo 34, el siguiente inciso tercero, nuevo:

“Aquellos Jefes de Departamento de Administración de Educación Municipal que no postulen o que haciéndolo pierdan el concurso, tendrán derecho a la misma indemnización que el inciso final del artículo 32 de esta ley otorga a los Directores de establecimientos educacionales.”.

**11) Intercálase el siguiente artículo 69 bis, nuevo:**



**“Artículo 69 bis.- Los sostenedores mantendrán a partir del año 2004 un Registro de Asistencia anual e histórico de los docentes y directivos, de acuerdo a un reglamento que dictará el Ministerio de Educación.”.**

12) Intercálase, a continuación del artículo 70, el siguiente artículo 70 bis, nuevo:

“Artículo 70 bis.- La evaluación de los profesionales de la educación que realizan funciones docente-directivas y técnico-pedagógicas, a que se refieren los artículos 5° y 6°, se realizará de conformidad al procedimiento que se indica más adelante.

La evaluación de los directores considerará, por una parte, el cumplimiento de los objetivos y metas institucionales y educacionales del establecimiento y, por otra, los objetivos y metas de desarrollo profesional establecidos anualmente mediante compromisos de gestión, de acuerdo con los estándares de desempeño de directores, definidos por el Ministerio de Educación. Los compromisos de gestión, que deberán constar por escrito, serán acordados entre el Director y el Jefe del Departamento de Administración de Educación Municipal o el Jefe de Educación de la Corporación.

Los profesionales de la educación de nivel superior que cumplen funciones docente-directivas y técnico-pedagógicas serán evaluados por el cumplimiento de los objetivos y metas acordados con el Director, con relación a su aporte a los objetivos y metas del establecimiento y su desarrollo profesional establecidos en los compromisos de desempeño, los que deberán constar por escrito.

Si el Director u otro profesional de los señalados en el inciso anterior obtiene una evaluación insatisfactoria, el Jefe del Departamento de Administración Municipal o el Jefe de Educación de la Corporación deberá establecer, en conjunto con el Director, los mecanismos de apoyo y refuerzo en las áreas deficitarias y ajustar las metas de desarrollo profesional y personal de cada uno de ellos. En la segunda oportunidad consecutiva en que se obtenga una evaluación insatisfactoria, el Concejo Municipal podrá, por los dos tercios de sus miembros, remover de su función al Director o profesional que cumpla funciones docente-directivaso o técnico-pedagógicas.”.

13) Derógase el artículo 23 transitorio.

14) Agréganse, a continuación del artículo 36 transitorio, los siguientes artículos 37, 38 y 39 transitorios, nuevos:

“Artículo 37.- Los concursos a que se refieren los artículos 32 y 34 de esta ley, en aquellos casos que actualmente estén siendo desempeñados por directores y jefes de departamentos de administración de educación municipal, con nombramiento anterior a la fecha de publicación de la ley N° 19.410, se efectuarán con la gradualidad que a continuación se indica:

a) Durante el año 2005, las Municipalidades y Corporaciones Municipales llamarán a concurso para renovar aquellos directores y jefes de departamento de administración de educación municipal que los sirvan desde hace más de 20 años al 31 de diciembre de 2004.

b) Durante el año 2006, las Municipalidades y Corporaciones Municipales llamarán a concurso para renovar aquellos directores y jefes de departamento de administración de educación municipal que los sirvan entre 15 años y 20 años al 31 de diciembre de 2005.

c) Durante el año 2007, las Municipalidades y Corporaciones Municipales llamarán a concurso para renovar aquellos directores y jefes de departamento de administración de educación municipal que los sirvan menos de 15 años al 31 de diciembre de 2006.

**Los directores a que se refiere el inciso anterior, a quienes falte para cumplir la edad de jubilación el tiempo equivalente a la duración de un período como director, o un plazo menor, tendrán derecho a ser designados o contratados en un cargo en la dotación docente con la misma remuneración, hasta cumplir su edad de jubilación. En todo caso, se entenderá que cesarán como Directores por el sólo ministerio de la ley, al momento de verificarse los concursos a que se refiere el inciso anterior, según corresponda.**

Los directores y jefes de departamentos de administración de educación municipal a que se refieren los literales a), b) y c) precedentes, que no concursen o que, habiéndolo hecho, no sean elegidos por un nuevo período de cinco años, cesarán durante el año escolar 2005, 2006 y 2007, respectivamente.

Artículo 38.- Los Directores a que se refiere el artículo anterior, que no postulen al cargo o que haciéndolo no sean elegidos por un nuevo período de cinco años, tendrán derecho a ser designados o contratados en algunas de las funciones a que se refiere el artículo 5° de esta ley, en establecimientos educacionales de la misma Municipalidad o Corporación, con igual número de horas a las que servían como Director, sin necesidad de concursar, o a percibir la indemnización establecida en el inciso final del artículo 32. Asimismo, los Jefes de Departamento de Administración de Educación Municipal a que se refiere el artículo anterior, cualquiera sea su denominación, que no postulen al cargo o que haciéndolo no sean nombrados por un nuevo período de cinco años, tendrán derecho a la indemnización establecida en el artículo 34.

**Artículo 39.- La acreditación para concursar y desempeñarse como director de establecimiento educacional será obligatoria a contar del año 2007.**

**Mientras no se implemente el proceso de acreditación, será requisito para ejercer el cargo de director contar con el perfeccionamiento pertinente.”.**

**ARTÍCULO 6°.-** Introdúcense las siguientes enmiendas en la ley N° 19.410:

1) Reemplázanse los artículos 21 y 22, por los siguientes:

“Artículo 21.- A solicitud de los Directores de establecimientos educacionales administrados por municipalidades o corporaciones municipales de educación, los Alcaldes deberán delegar en dichos Directores facultades especiales para percibir y administrar los

recursos a que se refiere el artículo 22 siguiente, en conformidad a los procedimientos que más adelante se señalan.

El Alcalde sólo podrá denegar esta solicitud por motivos fundados y con acuerdo del Concejo Municipal.

Artículo 22.- Los recursos a que se refiere el artículo anterior, son los siguientes:

- a) Los pagos por derechos de escolaridad y matrícula;
- b) Las donaciones a que se refiere el artículo 18 del decreto con fuerza de ley N°2, de Educación, de 1998;
- c) Otros aportes de padres y apoderados;
- d) Los provenientes de donaciones con fines educacionales otorgadas en virtud del artículo 3° de la ley N°19.247;
- e) Los percibidos por la venta de bienes y servicios producidos o prestados por el establecimiento;
- f) Los asignados al respectivo establecimiento en su carácter de beneficiario de programas ministeriales o regionales de desarrollo;

g) Todo o parte de los recursos provenientes de la subvención de apoyo al mantenimiento del respectivo establecimiento educacional, y

h) Los provenientes de la subvención educacional pro-retención de alumnos en establecimientos educacionales, introducida por la ley N°19.873.

Estos recursos deberán ser destinados al financiamiento de proyectos de programas orientados a mejorar la calidad de la educación del respectivo establecimiento y en ningún caso podrán ser utilizados en el pago de remuneraciones del personal que se desempeña en éste.”.

2) Derógase el artículo 23.

3) Sustitúyense los artículos 24 y 25 por los siguientes:

“Artículo 24.- El Director de cada establecimiento educacional deberá llevar contabilidad presupuestaria simplificada, atenerse a las normas sobre administración financiera del Estado contenidas en el decreto ley N°1.263, de 1975, a las instrucciones específicas que imparta la Dirección de Presupuestos e informar semestralmente a la comunidad escolar y a la Municipalidad respectiva del monto de los recursos obtenidos y la forma de su utilización.

Artículo 25.- El Alcalde deberá otorgar la delegación por medio de un decreto alcaldicio que contendrá la identificación del establecimiento, el nombre del Director en

quien se delegan las atribuciones y los funcionarios del establecimiento que lo subrogarán, en caso de ausencia o impedimento.”.

**ARTÍCULO 7°.-** En cada establecimiento educacional subvencionado deberá existir un Consejo Escolar, que será un órgano integrado a los menos por el Director del establecimiento que lo presidirá; por el sostenedor o un representante designado por él; un docente elegido por los profesores del establecimiento; el presidente del centro de padres y apoderados, y el presidente del centro de alumnos en el caso que el establecimiento imparta enseñanza media.

**ARTÍCULO 8°.-** El Consejo Escolar tendrá carácter informativo, consultivo y propositivo, salvo que el sostenedor decida darle carácter resolutivo. En todo caso el carácter resolutivo del Consejo Escolar podrá revocarse por parte del sostenedor al inicio de cada año escolar.

El Consejo será informado a lo menos de las siguientes materias:

- a) Los logros de aprendizaje de los alumnos.
- b) Informes de las visitas inspectivas del Ministerio de Educación respecto del cumplimiento de la ley N°18.962 y del decreto con fuerza de ley N°2, de 1998, del Ministerio de Educación.

c) En los establecimientos municipales, conocer los resultados de los concursos para docentes, profesionales de apoyo, administrativos y directivos.

d) En los establecimientos municipales, conocer el presupuesto anual de todos los ingresos y todos los gastos del establecimiento.

e) Conocer cada cuatro meses el informe de ingresos efectivamente percibidos y de gastos efectuados.

El Consejo será consultado a lo menos en los siguientes aspectos:

a) Proyecto Educativo Institucional.

b) Programación Anual y actividades extracurriculares.

c) Las metas del establecimiento y los proyectos de mejoramiento propuestos.

d) El informe escrito de la gestión educativa del establecimiento que realiza el Director anualmente, antes de ser presentado a la comunidad educativa.



e) La elaboración y las modificaciones al reglamento interno del establecimiento, sin perjuicio de la aprobación del mismo, si se le hubiese otorgado esa atribución.

El Consejo no podrá intervenir en funciones que sean de competencia de otros organismos del establecimiento educacional.

**ARTÍCULO 9°.- El sostenedor hará llegar al Departamento Provincial del Ministerio de Educación una copia del acta constitutiva del Consejo Escolar la que deberá indicar:**

- a) Identificación del establecimiento, fecha y lugar de constitución.**
- b) Integración del Consejo Escolar.**
- c) Funciones informativas, consultivas y otras que hayan quedado establecidas.**
- d) Su organización, atribuciones, funcionamiento y periodicidad.**

**ARTÍCULO 10.- La administración municipal de los establecimientos educacionales, deberá constituir un Consejo Comunal de Directores,**

**integrado por todos los directores de establecimientos municipales de esa comuna. Este Consejo deberá ser informado y consultado sobre el PADEM y además sobre las siguientes materias:**

**a) Los logros de aprendizaje de los alumnos de establecimientos de administración municipal de la comuna, así como monitorear y evaluar el desarrollo de estrategias y programas de mejoramiento de esos establecimientos.**

**b) Las políticas de fortalecimiento de la profesión docente, de desarrollo de los profesionales y técnicos de apoyo directo al trabajo docente, y de los administrativos. Semestralmente evaluará la situación de formación, inasistencia, de reemplazos y todos los aspectos considerados.**

**c) Presupuesto de ingresos y gastos comunal y por establecimiento. En estos se debe incluir todos los ingresos y gastos que correspondan a cada establecimiento y al conjunto.**

**d) Plan de ejecución presupuestaria de los establecimientos y del conjunto de la administración municipal de la educación.**

**e) El programa y la ejecución de obras de ampliación, reparación y mantención de los establecimientos.**

**ARTÍCULO 11.-** Facúltase al Presidente de la República para dictar, en el plazo de un año contado desde la fecha de publicación de la presente ley, un decreto con fuerza de ley expedido a través del Ministerio de Educación, el que llevará también la firma del Ministro de Hacienda, que contenga las normas necesarias que regulen el proceso de acreditación de directores, a que se refieren los numerales 5) y 14) del artículo 5° de esta ley.

En virtud de dicha autorización, el Presidente de la República normará:

a) La forma en que el Ministerio de Educación estructurará, organizará y operará el proceso de acreditación de directores y la manera en que podrán participar instituciones de educación superior autónomas en las distintas etapas de ese proceso.

b) Los elementos que permitan una adecuada estructura y funcionamiento del proceso de acreditación de directores.

c) El Ministerio de Educación podrá licitar, a lo menos, entre las entidades de educación superior mencionadas en la letra a) precedente, el proceso de acreditación, conforme la demanda de postulantes y las necesidades de personal directivo de los establecimientos educacionales.

**d) Los mecanismos y procedimientos de evaluación para certificar programas de formación de directores de establecimientos educacionales que cumplan con los estándares nacionales y su seguimiento y permanente evaluación por parte del Ministerio de Educación.**

**e) Los requisitos que deberán contener las bases de la convocatoria a instituciones de educación superior para la certificación de programas de formación para la acreditación de directores de establecimientos educacionales.**

**f) La estructura básica de los programas de formación y los requisitos para acreditar los conocimientos, habilidades y competencias establecidos en los estándares nacionales de directores, el período de validez de la certificación de los programas y los requisitos para mantener esta certificación.**

**g) Los derechos y obligaciones de los docentes acreditados como directores de establecimientos educacionales, los requisitos para mantener dicha calidad y el período de validez de ésta.**

**ARTÍCULO 12.-** Modifícase la ley N° 18.962, Orgánica Constitucional de Enseñanza, de la siguiente forma:

1) Incorpórase en el artículo 2°, el siguiente inciso final, nuevo:

“Las infracciones a lo dispuesto en el inciso tercero precedente serán sancionadas con multas de hasta 50 unidades tributarias mensuales, las que podrán doblarse en caso de reincidencia. Las sanciones que se impongan deberán fundarse en el procedimiento establecido en el inciso segundo del artículo 24 de la presente ley.”.

2) Agrégase el siguiente artículo 9° bis, nuevo:

“Artículo 9° bis.- Los procesos de selección de alumnos deberán ser objetivos y transparentes, asegurando el respeto a la dignidad de los alumnos, alumnas y sus familias, de conformidad con las garantías establecidas en la Constitución y en los tratados suscritos y ratificados por Chile.

Al momento de la convocatoria, el sostenedor del establecimiento deberá informar:

- a) Número de vacantes ofrecidas en cada nivel;
- b) Criterios generales de selección;
- c) Plazo de postulación y fecha de publicación de los resultados;
- d) Requisitos de los postulantes, antecedentes y documentación a presentar;
- e) Tipos de pruebas a las que serán sometidos los postulantes, y

f) Monto y condiciones del cobro por participar en el proceso.

Una vez realizada la selección, el establecimiento publicará en un lugar visible la lista de los seleccionados. A quienes no resulten seleccionados o a sus apoderados, cuando lo soliciten, deberá entregárseles un informe con los resultados de sus pruebas firmado por el encargado del proceso de selección del establecimiento.”.

3) Sustitúyese, en el inciso primero del artículo 22, la frase “artículo anterior” por “artículos anteriores”.

4) Reemplázase, en el inciso segundo del artículo 23, la frase “con el procedimiento descrito en el artículo anterior” por “con los procedimientos descritos en los artículos 21 y 21 bis”.

5) Reemplázanse, en el inciso final del artículo 24 bis, las palabras “Ministro de Educación” por “Subsecretario de Educación”.”.

**ARTÍCULO 13.-** Agrégase, en el inciso segundo del artículo 1° de la ley N° 17.301, la palabra “bis” después de “artículo 21”.

**ARTÍCULO 14.-** Facúltase al Presidente de la República para que, mediante uno o más decretos con fuerza de ley, fije los textos refundidos, coordinados y sistematizados de

las leyes N° 18.962 y N° 19.532 y de los decretos con fuerza de ley N° 1, de 1996, y N° 2, de 1998, ambos del Ministerio de Educación, que fijaron los textos refundidos de la ley N° 19.070 y de la Ley sobre Subvención del Estado a Establecimientos Educativos, respectivamente, y de las normas que los hayan modificado y complementado. Para tal efecto, en los cuatro cuerpos legales señalados, podrá incorporar las modificaciones y derogaciones de que hayan sido objeto, incluyendo los preceptos legales que los hayan interpretado y aquéllos que estén relacionados con su texto.

**ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO.-** Los sostenedores que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, hayan garantizado la entrega del aporte suplementario por costo de capital adicional con la constitución de hipoteca y/o prohibición de conformidad con la ley N° 19.532, podrán solicitar y el Ministerio de Educación aceptar, la modificación de las mismas para el solo efecto que se adecuen al nuevo plazo que corresponda de acuerdo con lo previsto en esta ley.

**ARTÍCULO SEGUNDO TRANSITORIO.-** El mayor gasto fiscal que represente en el año 2004 la aplicación de esta ley, se financiará con cargo al ítem 50.01.03.25.33.104, de la Partida Presupuestaria Tesoro Público y al presupuesto del Ministerio de Educación."

-----

Acordado en sesión celebrada el día 12 de mayo de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Rafael Moreno Rojas (Presidente), Sergio Fernández Fernández, Roberto Muñoz Barra, Mariano Ruiz-Esquide Jara y Ramón Vega Hidalgo, y de los Honorables Diputados señores Germán Becker Alvear, Rodrigo González Torres, José Antonio Kast Rist, Carlos Montes Cisternas y José Miguel Ortiz Novoa.

Sala de la Comisión, a 13 de mayo de 2004.

**(FDO.):** María Isabel Damilano Padilla

Secretario



**INFORME DE COMISIÓN MIXTA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE  
MODIFICA LA LEY ORGÁNICA CONSTITUCIONAL DE MUNICIPALIDADES  
CON EL OBJETO DE PRECISAR O CORREGIR NORMAS SOBRE EL PROCESO  
ELECTORAL MUNICIPAL (3417-06)**

**HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS**

**HONORABLE SENADO:**

Por acuerdo del 11 de mayo del presente año, la Honorable Cámara de Diputados rechazó una de las enmiendas que el Honorable Senado introdujo en el segundo trámite constitucional al proyecto de ley señalado en el epígrafe -con urgencia calificada “suma”-, por lo que de conformidad con el artículo 68 de la Constitución Política se formó una Comisión Mixta encargada de dirimir la divergencia producida.

Integrada con los Honorables Senadores señores Bombal, Núñez, Ríos, Sabag y Stange, y los Honorables Diputados señora Caraball y señores Becker, Pérez, don José,

Valenzuela y Varela, y citada por el señor Presidente del Senado, la Comisión Mixta se constituyó el día 18 de mayo de 2004 para elegir Presidente, cargo que recayó en el Honorable Senador señor Sabag, fijar el procedimiento y debatir el asunto en controversia.

A esta sesión asistieron, además, los abogados asesores de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, señores Rodrigo Cabello y Eduardo Pérez.

### **PREVENCIÓN**

Hacemos presente que la proposición de que da cuenta este informe, de aprobarse, deber serlo con rango de ley orgánica constitucional, pues modifica una norma de esa jerarquía contenida en la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

- - -

A continuación se describe el precepto en discusión, el debate suscitado y los acuerdos adoptados.

La controversia dice relación con el artículo 74 de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, precepto que en el párrafo final de su letra c) establece como inhabilidad para ser candidato a concejal la circunstancia de encontrarse el interesado condenado por crimen o simple delito.

Durante el primer trámite constitucional la Honorable Cámara propuso enmendar la referida disposición agregando a las expresiones “crimen o simple delito” la frase “que merezca pena aflictiva. Dicha proposición estaba contenida en la letra b) del numeral 2 del artículo único del proyecto.

En el segundo trámite constitucional, el Honorable Senado sustituyó esta norma por otra que preceptúa que “Tampoco podrán ser candidatos a alcalde o a concejal las personas que se hallaren procesadas según el Código de Procedimiento Penal o fueren imputadas según las normas del Código Procesal Penal, por delito que merezca pena aflictiva o condenadas a pena aflictiva.”.

Según da cuenta el oficio N° 4.936, de 11 de mayo en curso, la Honorable Cámara comunicó al Honorable Senado que había desechado la enmienda transcrita.

Como forma y modo de resolver esta controversia, la unanimidad de los miembros de la Comisión Mixta, Honorables Senadores señores Bombal, Núñez, Ríos, Sabag y Stange, y Honorables Diputados señora Caraball y señores Becker, Pérez, don José, Valenzuela y Varela, optó por la proposición consignada en el proyecto de la Honorable Cámara, esto es, configurar como causal de inhabilidad para postular al cargo de concejal, la de haber sido condenada la persona interesada por delito que merezca para aflictiva, con la sola enmienda de reemplazar la expresión “concejales” por “alcalde o a concejal”.

La Comisión Mixta tuvo presente, para adoptar este acuerdo, que el “imputado” en la reforma procesal penal tiene alcances más amplios que el procesado en el antiguo sistema, que exige necesariamente la intervención del juez. En el sistema de la reforma -artículo 7º del Código Procesal Penal- la condición de imputado puede configurarse por actuación del ministerio público o la policía, sin la intervención del juez del crimen, lo que no parece suficiente para sancionar al presunto autor con la inhabilidad en análisis.

Antes bien, se estimó que la intervención del magistrado da mayores certezas relativas respecto del autor del delito investigado pero por la intervención del ministerio público o de la policía, este ya ha adquirido la condición de imputado y, en consecuencia, le afectará la inhabilidad no obstante resultar posteriormente absuelto.

En relación con la fórmula que emplean ambas proposiciones –la de la Cámara y la del Senado- respecto del condenado (la primera refiere la condena “a delito que merezca pena aflictiva”, en tanto que la segunda la hace a “pena aflictiva”, la Comisión Mixta optó por no innovar en el texto de la Honorable Cámara y mantuvo el texto aprobado en el primer trámite. (Unanimidad).

Finalmente, cual se ha dicho precedentemente, con la misma unanimidad, la Comisión Mixta reemplazó en el texto de la Honorable Cámara la expresión “concejales” por “alcalde o a concejal”, para mayor claridad en cuanto a las personas que pueden quedar afectadas por la inhabilidad.

- - -

En consecuencia, y como forma y modo de resolver la divergencia producida entre ambas Cámaras, esta Comisión Mixta tiene a honra sugerir a la Honorable Cámara de Diputados y al Honorable Senado reemplazar la letra b) del N° 2 del artículo único por el siguiente:

**Artículo único**

**N° 2**

**Letra b)**

Sustituirla por la siguiente:

“b) Sustitúyese el párrafo final de la letra c) por la siguiente:

“Tampoco podrán ser candidatos a **alcalde o a concejal** las personas que se hallen condenadas por crimen o simple delito **que merezca pena aflictiva.**””.

**Unanimidad 10x0**

---

Con el mérito de la relación precedente, el proyecto de ley en informe queda como sigue:

(La proposición de la Comisión Mixta se destaca en negrilla).

- - -

### **PROYECTO DE LEY**

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N°1-19.704, de 2002, del Ministerio del Interior:

1.- Reemplázase el inciso segundo del artículo 57 por el siguiente:

“Para ser candidato a alcalde se deberá acreditar haber cursado la enseñanza media o su equivalente y cumplir con los demás requisitos señalados en el artículo 73 de la presente ley.”.

2.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 74.

a) Reemplázanse en el encabezado del artículo 74 las expresiones “a concejales.” por “a alcalde o a concejal.

**b) Sustitúyese el párrafo final de la letra c) por la siguiente:**

**“Tampoco podrán ser candidatos a alcalde o a concejal las personas que se hallen condenadas por crimen o simple delito que merezca pena aflictiva.”.**

3.- Introdúcese, a continuación del punto final del inciso primero del artículo 75, que pasa a ser punto seguido, la siguiente oración: “En el caso de que estos últimos profesionales desempeñen a su vez el cargo de concejal, el alcalde deberá respetar la autonomía en el ejercicio de las funciones de los concejales, especialmente la facultad de fiscalización.

4.- Incorpórase en la letra a) del artículo 79, a continuación del punto y coma (;), que pasa a ser coma (,), la siguiente oración: “para este efecto el concejal deberá acreditar cumplir con los requisitos especificados en el inciso segundo del artículo 57;”.

5.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 107:

a) Reemplázase la oración final del inciso primero, que viene después del segundo punto seguido, por las siguientes: “Las candidaturas a alcalde y concejal son excluyentes entre sí. Una misma persona sólo podrá postular al cargo de alcalde o de concejal en una sola comuna.”.

b) Sustitúyese el inciso segundo, por el siguiente:

“Cada declaración debe ir acompañada de un testimonio jurado del respectivo candidato, en el cual éste afirme cumplir con todos los requisitos exigidos por los artículos 73 y 74. Dicha declaración consignará, además, el nombre, cédula de identidad y domicilio del Administrador Electoral y del Administrador Electoral General, en su caso. Esta declaración jurada será hecha ante notario público. También podrá efectuarse ante el oficial del Registro Civil correspondiente a la comuna. La falsedad de cualquiera de los hechos aseverados en la declaración, o su omisión, producen la nulidad de la declaración de ese candidato y la de todos sus efectos legales posteriores, incluyendo su elección.”.

c) Sustitúyense, en el inciso tercero, sus dos primeras oraciones por la siguiente: “En el caso que un alcalde postulare a su reelección o a su elección como concejal en su propia comuna, se procederá a su subrogación en conformidad con el inciso primero del artículo 62, desde los treinta días anteriores a la fecha de la elección y hasta el día siguiente de ella.”.

6.- Modificase el artículo 107 bis de la siguiente manera:

a) Reemplázase su inciso primero por el siguiente:



“Las candidaturas a alcalde podrán ser declaradas por un partido político, por un pacto de partidos, por un pacto entre un partido político e independientes, por un pacto de partidos e independientes, y por independientes.”.

b) Sustitúyese, en su inciso segundo, la expresión “patrocinadas” por “declaradas”.

7.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 110:

a) Reemplázase su inciso primero por el siguiente:

“A los pactos y subpactos se les individualizará sólo con su nombre y a cada uno de los partidos políticos suscriptores con su nombre y símbolo, indicándose a continuación los nombres completos del candidato a alcalde o, en su caso, de los candidatos a concejales afiliados al respectivo partido. En el caso de declaraciones de partidos políticos, éstos se individualizarán con su nombre y símbolo.”.

b) Sustitúyese el inciso segundo por el siguiente:

“En el caso de los independientes que forman parte de un pacto se les individualizará al final del respectivo pacto, bajo la denominación “independientes”. Los independientes que, a su vez, formen parte de un subpacto, se les individualizará de la misma forma al final del respectivo subpacto.”.

Artículo Transitorio.- Lo dispuesto en los numerales 1 y 3 del artículo único de la presente ley regirá a partir de las elecciones municipales que se verificarán en el año 2008.”.

- - -

Acordado en sesión de fecha 18 de mayo de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sabag (Presidente), Bombal, Núñez, Ríos y Stane y de los Honorables Diputados señora Caraball y señores Becker, Pérez, don José, Valenzuela y Varela.

Sala de la Comisión, a 19 de mayo de 2004.

(FDO.): **Mario Tapia Guerrero**

**Secretario de la Comisión**