

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 334^a, EXTRAORDINARIA

Sesión 28^a, en miércoles 22 de enero de 1997

Ordinaria

(De 16:17 a 19:28)

*PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES SERGIO DÍEZ, PRESIDENTE,
Y EUGENIO CANTUARIAS, VICEPRESIDENTE*

SECRETARIO, EL SEÑOR JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, PROSECRETARIO

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

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

V. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de ley, en tercer trámite, que establece jornada escolar completa diurna para educación subvencionada (se aprueba).....

Observaciones, en segundo trámite, al proyecto que modifica la ley 18.290, de Tránsito, en lo relativo a obtención de licencias de conducir (se despacha).....

Sesión secreta.....

VI. INCIDENTES:

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

Constitución de Consejos Regionales (oficios) (observaciones de los señores Cantuarias y Ríos).....

Lamentables declaraciones de señor Jimmy Carter. Oficios (observaciones de los señores Siebert y Ríos).....

Fracaso de Ley Arica. Oficio (observaciones del señor Lagos).....

Declaración de congreso científico sobre flora y fauna. Oficios (observaciones del señor Horvath).....

Homenaje en memoria de Presidente Eduardo Frei Montalva (se rinde).....

*A n e x o s***ACTA APROBADA:**

Sesión 20ª, en 7 de enero de 1997.....

DOCUMENTOS:

1.- Proyecto de acuerdo, en segundo trámite, que aprueba el Convenio N° 151 de la OIT.....

2.- Proyecto de ley, en tercer trámite, que dispone jornada escolar completa diurna educación subvencionada.....

3.- Informe de la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía recaído en el proyecto que concede, por gracia, la nacionalidad chilena a los señores Giulio Di Girolamo Antonuzzi y Claudio Di Girolamo Carlini.....

4.- Moción de la señora Carrera y de los señores Horvath, Díaz y Huerta, con la que inician un proyecto de ley sobre protección de árboles urbanos y públicos.....

5.- Solicitud de rehabilitación de ciudadanía de don Max Bastidas
Pinilla.....

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

--Alessandri Besa, Arturo
--Bitar Chacra, Sergio
--Cantuarias Larrondo, Eugenio
--Carrera Villavicencio, María Elena
--Cooper Valencia, Alberto
--Díaz Sánchez, Nicolás
--Díez Urzúa, Sergio
--Errázuriz Talavera, Francisco Javier
--Feliú Segovia, Olga
--Fernández Fernández, Sergio
--Frei Bolívar, Arturo
--Frei Ruiz-Tagle, Carmen
--Gazmuri Mujica, Jaime
--Hamilton Depassier, Juan
--Hormazábal Sánchez, Ricardo
--Horvath Kiss, Antonio
--Huerta Celis, Vicente Enrique
--Lagos Cosgrove, Julio
--Larraín Fernández, Hernán
--Larre Asenjo, Enrique
--Lavandero Illanes, Jorge
--Letelier Bobadilla, Carlos
--Martin Díaz, Ricardo
--Mc-Intyre Mendoza, Ronald
--Muñoz Barra, Roberto
--Ominami Pascual, Carlos
--Otero Lathrop, Miguel
--Páez Verdugo, Sergio
--Prat Alemparte, Francisco
--Ríos Santander, Mario
--Romero Pizarro, Sergio
--Ruiz De Giorgio, José
--Ruiz-Esquide Jara Mariano
--Siebert Held, Bruno
--Sinclair Oyaneder, Santiago
--Thayer Arteaga, William
--Urenda Zegers, Beltrán
--Zaldívar Larraín, Andrés

Actuó de Secretario el señor José Luis Lagos López, y de Prosecretario, el señor Carlos Hoffmann Contreras.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

--Se abrió la sesión a las 16:17, en presencia de 38 señores senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor DÍEZ (Presidente).- Se da por aprobada el acta de la sesión 20ª, ordinaria, en 7 de enero del presente año, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 21ª, especial, en 8 de enero del año en curso, se encuentra en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

(Véase en los Anexos el acta aprobada).

IV. CUENTA

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

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

Oficios

Tres de la Cámara de Diputados:

Con el primero comunica que ha dado su aprobación al proyecto de acuerdo que aprueba el Convenio N° 151 de la OIT, sobre “La protección del derecho de sindicalización y los procedimientos para determinar las condiciones de empleo en la administración pública”. **(Véase en los Anexos, documento 1).**

--Pasa a la Comisión de Relaciones Exteriores.

Con el segundo comunica que ha aprobado, con la excepción que señala, el proyecto de ley que establece normas para la aplicación de la Jornada Escolar Completa Diurna en 1997, en los establecimientos educacionales subvencionados. (Con urgencia calificada de “Discusión Inmediata”). **(Véase en los Anexos, documento 2).**

--Queda para tabla.

Con el tercero hace presente que ha aprobado, en los mismos términos en que lo hizo el Senado, el proyecto de “Acuerdo Marco de la Cooperación destinado a preparar, como objetivo final, una Asociación de Carácter Político y

Económico entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, por una parte, y la República de Chile, por otra parte” y la “Declaración Conjunta sobre el Diálogo Político entre la Unión Europea y Chile”, anexa al Acuerdo Marco, suscritos en Florencia, en 1996.

--Se manda comunicar a Su Excelencia el Presidente de la República.

De la señora Ministro de Bienes Nacionales, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, referido a la creación de las poblaciones denominadas Gaviota y Grupo Gala, ubicadas en el sector del litoral de la Región de Aisén.

De la señora Intendente de la Región de Aisén, con el que envía la “Cuenta Anual 1995, Gestión del Ejecutivo del Gobierno Regional de Aisén , Undécima Región”.

Del señor Director del Servicio Electoral, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, relacionado con el retraso en la constitución del Concejo de la Municipalidad de Concón.

--Quedan a disposición de los señores Senadores.

Del señor Director de Presupuestos, con el que, en cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 22 de la ley N° 19.486, Ley de Presupuestos para el Sector Público, año 1997, remite nómina de decretos de transferencias, con cargo al ítem “Provisión para Financiamientos Comprometidos”, respecto del período comprendido entre el 29 de octubre y el 31 de diciembre de 1996.

--Pasa a la Comisión de Hacienda.

De la Comisión de Relaciones Exteriores, con el que comunica que en sesión de ayer, acordó, por unanimidad, formar un grupo de Senadores que integrarán el Grupo Interparlamentario de Amistad Chileno-Australiano.

Agrega que con tal propósito resolvió invitar, a los señores Senadores que deseen integrar el Grupo, a inscribirse en la Secretaría de la Comisión, antes del 31 de marzo próximo.

--Se toma conocimiento.

Informe

De la Comisión de Derechos Humanos, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que concede, por gracia, la nacionalidad chilena a

los señores Giulio Di Girolamo Antonuzzi y Claudio Di Girolamo Carlini. (Con urgencia calificada de “Suma”). **(Véase en los Anexos, documento 3).**

--Queda para tabla.

Moción

De los Senadores señora Carrera y señores Horvath, Díaz y Huerta, con la que inician un proyecto de ley que dicta normas de protección de los árboles urbanos públicos. **(Véase en los Anexos, documento 4).**

--Pasa a la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales.

Solicitud

De don Max Bastidas Pinilla, con la que pide la rehabilitación de su ciudadanía. **(Véase en los Anexos, documento 5).**

--Pasa a la Comisión de Derechos Humanos, Nacionalidad y Ciudadanía.

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

Se suspende la sesión por quince minutos para efectuar una reunión de Comités.

--Se suspendió a las 16:21.

--Se reanudó a las 16:41.

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

ACUERDOS DE COMITÉS

El señor LAGOS (Prosecretario).- En sesión de hoy, los Comités adoptaron los siguientes acuerdos:

1.- Tratar, en primer lugar, el proyecto que establece normas para la aplicación de la Jornada Escolar Completa Diurna.

2.- Continuar la discusión de las observaciones del Presidente de la República relativas al proyecto de ley que modifica la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, en lo atinente a la obtención de licencias de conducir.

3.- Ocuparse en el proyecto de ley que concede, por especial gracia, la nacionalidad chilena a los señores Giulio Di Girolamo Antonuzzi y Claudio Di Girolamo Carlini, con urgencia calificada de “Suma”.

4.- Prorrogar el Orden del Día hasta despachar los proyectos mencionados y, si fuera necesario, dejar sin efecto la hora de Incidentes.

5.- Dejar sin efecto la sesión ordinaria de mañana.

Considerando estos acuerdos de Comités, quedan retirados de la table de esta sesión los proyectos signados con los números 2 y 3.

El señor DÍEZ (Presidente).- La supresión de la sesión de mañana obedece a la falta de proyectos en tabla. Si bien es cierto la Comisión de Hacienda despachó hoy el proyecto que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades en lo relativo a la gestión municipal, el informe aún no se encuentra a disposición de los señores Senadores.

Por otra parte, la intención manifestada por algunos señores Senadores, en el sentido de despachar la iniciativa que fija el nuevo Estatuto de Capacitación y Empleo, tampoco podrá concretarse porque la elaboración del informe respectivo se halla inconclusa.

En consecuencia, la Sala carece de proyectos que cuenten con informes para tratar el día de mañana.

V. ORDEN DEL DÍA

JORNADA ESCOLAR COMPLETA EN EDUCACIÓN SUBVENCIONADA

El señor DÍEZ (Presidente).- En conformidad a los acuerdos de Comités, en el primer lugar de la tabla figura el proyecto de ley, en tercer trámite constitucional, que establece normas para la aplicación de la Jornada Escolar Completa Diurna en la educación subvencionada.

1971-04

—Los antecedentes sobre el proyecto figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En primer trámite, sesión 25ª, en 15 de enero de 1997.

En tercer trámite, sesión 28ª, en 22 de enero de 1997.

Informes de Comisión:**Educación, sesión 26ª, en 16 de enero de 1997.****Hacienda, sesión 26ª, en 16 de enero de 1997.****Discusión:****Sesión 26ª, en 16 de enero de 1997 (se aprueba en general y particular).**

El señor DÍEZ (Presidente).- La única modificación propuesta por la Cámara de Diputados es la relativa al artículo 2º, en el cual se ha reemplazado la fecha para acogerse a los beneficios que otorga la normativa; es decir, se trata de extender el plazo de 15 a 90 días. Para ello, se consideraron dos aspectos: primero, que no habrá trámite de Comisión Mixta, y segundo, que los establecimientos educacionales estarán haciendo uso de su feriado legal durante el mes de febrero.

No obstante lo anterior, siempre se mantiene la exigencia de que los colegios empiecen a operar dentro del primer semestre del presente año, extendiendo la jornada de clases.

La modificación fue consultada al señor Presidente de la Comisión de Educación del Senado, como también a quien les habla, manifestando ambos nuestra conformidad con ella.

Si le parece a la Sala, se aprobará la modificación propuesta por la Cámara Baja.

--Se aprueba la modificación, y queda despachado el proyecto en este trámite.

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO. VETO

El señor DÍEZ (Presidente).- Corresponde ocuparse en las observaciones formuladas por el Presidente de la República al proyecto de ley que modifica la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir.

851-09

—Los antecedentes sobre el proyecto figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:**En segundo trámite, sesión 1ª, en 31 de mayo de 1994.****En trámite de Comisión Mixta, sesión 28ª, en 10 de enero de 1996.****Observaciones en segundo trámite, sesión 14ª, en 10 de diciembre de 1996.****Informes de Comisión:****Transportes, sesión 19ª, en 22 de noviembre de 1994.****Transportes.(segundo), sesión 52ª, en 12 de abril de 1995.****Transportes (nuevo segundo), sesión 23ª, en 2 de agosto de 1995.****Mixta, sesión 36ª, en 4 de septiembre de 1996.**

Transportes (observaciones), sesión 25ª, en 15 de enero de 1997.

Discusión:

Sesiones 21ª, en 23 de noviembre de 1994 (se aprueba en general); 56ª, en 2 de mayo de 1995 (vuelve a Comisión de Transportes); 24ª, en 8 de agosto de 1995 (queda para segunda discusión); 26ª, 27ª, 28ª, 29ª, 31ª, 32ª, 33ª, 34ª, y 36ª, en 16, 17, 22, 23 de agosto, y 5, 6, 7, 12 y 13 de septiembre de 1995, respectivamente (queda pendiente la discusión particular); 37ª, en 14 de septiembre de 1995 (se despacha en particular); 36ª, en 4 de septiembre de 1996 (se aprueba informe de Comisión Mixta); 27ª, en 21 de enero de 1997 (queda pendiente la discusión de las observaciones).

El señor LAGOS (Prosecretario).- La observación número 4 propone agregar el siguiente artículo 31 bis, nuevo, a la ley 18.290:

“Artículo 31 bis.- Las Municipalidades podrán autorizar a personas naturales o jurídicas para establecer escuelas de la Clase B.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará las normas a que deberán ajustarse dichas escuelas, sus programas de estudio y entrenamiento y, en general, la enseñanza que impartan. Asimismo, determinará las condiciones que deberán reunir sus profesores y los vehículos e implementos que se usen al efecto.”.

Esta observación ya fue discutida en la sesión pasada y sólo está pendiente su votación.

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

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

El señor BITAR.- Señor Presidente, deseo recordar que el Senado aprobó la observación signada con el número 3, la cual está muy vinculada a la N° 4. Al interrumpirse la sesión de ayer, quedó planteada la sugerencia de que se aprobara esta última con la misma votación de la anterior. Quiero hacer presente que ambas observaciones están muy vinculadas, por lo que podríamos dar por aprobada la N° 4, a fin de que exista coherencia en el veto.

El señor DÍEZ (Presidente).- Señor Senador, en la sesión de ayer la Sala no aceptó tal sugerencia, pues consideró que se trata de materias distintas.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, sin perjuicio de la observación general planteada ayer en relación con esta norma en el sentido de que no se puede autorizar a los municipios para determinar quienes pueden realizar las actividades de Escuelas Clase B, porque ello significa infringir el artículo 19, número 21, de la Constitución Política, que reconoce a todas las personas el derecho a desarrollar cualquier actividad económica lícita, no puede facultarse a una autoridad administrativa determinada (en este caso, los municipios) para que administren esta materia. Eso

incluso viola de manera frontal el número 21 del artículo 19 de la Carta Fundamental y, además, contraviene en general los preceptos de la libre competencia, al regular el número de personas que prestan este servicio de que aquí se trata. A mi juicio, ello es contrario a la Constitución Política, por lo que formulo cuestión de constitucionalidad.

Además, lo planteado en la observación es altamente inconveniente. Las escuelas de conducir Clase B podrán ser desarrolladas por cualquier entidad que cumpla las condiciones establecidas por la ley. Corresponde al legislador determinar tales condiciones, si es que las escuelas de esta naturaleza deben cumplir algunas. Por lo tanto, todas las personas que estimen conveniente desarrollar esta actividad podrán hacerlo.

En segundo término, en distintas partes el proyecto alude a algo que - me parece- tampoco se ajusta ni a la Constitución Política ni a la técnica del Derecho Administrativo. El artículo 31 bis del proyecto señala que: "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará las normas a que deberán ajustarse dichas escuelas". ¿Qué significa dictar las normas? Ejercer una potestad reglamentaria; dictar normas de carácter general. Esta facultad corresponde al Presidente de la República, en los términos establecidos en el número 8 del artículo 32 de la Constitución Política, y ella no puede ser delegada, por la vía de una ley, en un Ministerio para que sea éste el organismo que ejerza la competencia de la potestad reglamentaria.

Quiero recordar que esta atribución especial, consignada en el artículo 32, número 8, de la Carta Fundamental, se encuentra afecta al control del Tribunal Constitucional cuando ella pueda "exorbitarse" en materias propias del legislador. En esta perspectiva, el inciso segundo del artículo 31 bis (reitero) señala: "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará las normas a que deberán ajustarse dichas escuelas, sus programas de estudio y entrenamiento" -los programas de estudio son materia propia de ley, e incluso de ley orgánica constitucional- "y, en general, la enseñanza que impartan. Asimismo, determinará las condiciones que deberán reunir sus profesores y los vehículos e implementos que se usen al efecto.". Esta última materia también es propia del legislador. Incluso, éste se encuentra limitado, en los términos del artículo 19, número 21º, de la Constitución Política, porque las actividades económicas tienen que ser reguladas por una ley o por un decreto con fuerza de ley, pero en ningún caso por algo tan extraño como este reglamento de un Ministerio.

Del mismo modo, el derecho a desarrollar actividades económicas sólo puede limitarse cuando ellas sean contrarias a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, situación que no se da aquí.

En todo caso, estas materias son propias de ley, no de reglamento. El Ministerio de Transportes no es el titular de la potestad reglamentaria: de acuerdo con el artículo 32, número 8º, de la Carta, lo es el Presidente de la República.

En consecuencia, la norma en cuestión infringe, a mi juicio, la Constitución Política en ambos incisos y es técnicamente muy inconveniente y defectuosa.

Por las razones expuestas, rechazaré el veto.

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, a lo dicho por el Senador señor Bitar, debo agregar que ayer no sólo se pidió votar el veto número 3 junto con el 4, por existir relación entre ambos, sino que, además, se realizó ya la discusión del artículo, que ahora volvemos a debatir. Esto es así a tal punto, que estábamos votando equivocadamente: se puso en votación la observación número 4, en circunstancias de que no nos habíamos pronunciado aún sobre la número 3. Y se anuló la votación para despachar antes esta última.

Repito que la norma que deberemos votar ahora está vigente. Lo único que se hace es repetirla. Y, en mi opinión, no existe problema alguno de constitucionalidad, porque no se está autorizando a las municipalidades para autorizar o negar arbitrariamente el establecimiento de escuelas Clase B, sino que se estipula que deberán proceder dentro de la reglamentación vigente. De esta manera, nunca tal decisión podrá ser arbitraria. Si a alguien se deniega el permiso para establecer una escuela de tal índole aun cuando cumpla los requisitos válidos para todos, dispondrá de los instrumentos legales para reclamar y revertir esa decisión.

Ahora bien, concuerdo en que el precepto debería decir, en vez de "Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones", "Presidente de la República, por intermedio del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones". Reconozco que ahí hay un error. Pero él se repite en muchas partes de la legislación. De modo que, si no existe voluntad y posibilidad de cambiarla, esa frase deberá entenderse en el sentido de que habrá un decreto firmado por el Presidente de la República y el Secretario de Estado respectivo.

He dicho.

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación la observación número 4.

--(Durante la votación).

El señor COOPER.- Señor Presidente, yo me abstuve en la Comisión al plantearse la inconstitucionalidad de la norma propuesta. Ahora, de rechazarse este veto, habiéndose tomado acuerdos en lo relativo al anterior, no me queda claro cuál va a ser la disposición que regirá. Esto, porque aquí se ha señalado que en el texto vigente está definido. Pero en este caso, al rechazarse o aprobarse la observación, cambia totalmente.

Por tales razones, me abstengo.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, se ha preguntado cuál sería la situación, atendida la aprobación del veto que suprime la norma que obligaba a informar a los municipios sobre aspectos vinculados al logro de los fines de las escuelas Clase B. Pienso que no hay problema grave alguno en esa materia. Si ella es propia de ley, se requerirá la dictación de un cuerpo legal que la reglamente.

En este caso no existe ley. La norma, en el fondo, delega en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la facultad de dictar las normas a que deberán ajustarse las escuelas de la Clase B. En consecuencia, si se requiere ley, ella deberá dictarse, porque el presente proyecto no cumple ese efecto.

Ahora, si esta materia fuese propia de la potestad reglamentaria, bastaría la norma del artículo 32, número 8º, de la Constitución Política, que establece la potestad del Presidente de la República para dictar reglamentos en las materias que no sean propias de ley.

Es decir, no genera dificultad alguna haber aceptado el veto número 3, que suprimió el inciso tercero del artículo 31, y rechazar el veto número 4, que plantea una disposición inconstitucional.

En cuanto a la afirmación de que los alcaldes tendrían una facultad que no sería arbitraria, pienso que se estaría otorgando una facultad discrecional, que no por eso va a ser arbitraria. En todo caso, me alegro de escuchar que los alcaldes pudieran no tener la facultad para limitar las autorizaciones para las escuelas Clase B. Pero lo que el proyecto establece es lo que indico: las municipalidades autorizarán. No se señala la obligatoriedad de hacerlo. Y los requisitos quedan entregados a un reglamento.

Sin embargo, la norma adolece de otra inconstitucionalidad cuando establece que corresponderá al Ministerio de Transportes determinar "las condiciones que deberán reunir sus profesores"; esto es, condiciones para desarrollar un trabajo.

El artículo 19, número 16°, de la Carta Fundamental asegura "La libertad de trabajo y su protección.". Y expresa: "Se prohíbe cualquiera discriminación que no se base en la capacidad o idoneidad personal, sin perjuicio de que la ley pueda exigir la nacionalidad chilena o límites de edad para determinados casos.". Más adelante dispone que "La ley determinará las profesiones que requieren grado o título universitario".

En consecuencia, la norma en comento también infringe la Constitución.

Por todas esas consideraciones, voto en contra del veto.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, en primer lugar, reitero que al aceptar la observación N° 3 estábamos de alguna manera condicionando la aprobación de la N° 4.

En segundo término, repito -lo dijo en su intervención de ayer la Senadora señor Feliú- que la norma propuesta se encuentra establecida en la ley vigente.

Por último, debo señalar que no es arbitraria ni discrecional la facultad de las municipalidades para otorgar o no autorizaciones, ya que el inciso segundo del artículo 31 bis dispone: "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará las normas a que deberán ajustarse dichas escuelas". De manera que, si alguien se ajusta a las normas dictadas por esa Secretaría de Estado, los municipios no estarán en condiciones de denegar los permisos. Al revés, no deberá darlos si no hay sometimiento a esos preceptos. No se trata, por lo tanto, de una decisión discrecional ni arbitraria: será normada por un decreto que deberá dictarse al respecto.

Voto a favor.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, los asuntos constitucionales siempre han dado lugar a controversia en el Senado. Quiero refugiarme en el concepto que la Senadora señora Feliú ha tratado de colocar en la discusión para decir de qué manera podría afectarse la libertad de trabajo.

La norma que cita Su Señoría "prohíbe cualquiera discriminación que no se base en la capacidad o idoneidad personal". Pero la ley puede establecer

exigencias. ¿Y de qué estamos hablando aquí? De que, para mejorar la educación de los ciudadanos en pro de un manejo responsable, deben consagrarse ciertos requisitos.

El país es testigo de que año a año se incorporan 160 mil vehículos nuevos al parque automotriz y, por ende, del incremento de los accidentes. Pues bien, la idea matriz del proyecto es establecer escuelas de conductores profesionales y, al mismo tiempo, ir generando un espacio cultural para que la sociedad chilena entienda que en lo futuro deberá exigirse a todos los conductores pasar por un establecimiento de esa índole antes de obtener la licencia habilitante para manejar.

Las cifras tenidas a la vista en la Comisión de Transportes del Senado cada vez que hemos examinado el tema nos indican que Chile es uno de los primeros países en cuanto a la facilidad o irresponsabilidad con que se entregan las licencias de conducir. Y ocurre que en muchos casos existe una relación directa entre choferes inexpertos y los grandes accidentes que se producen, generando daño en la vida y en los bienes de las personas.

En consecuencia, cuando se dice que el Ministerio de Transportes va a fijar ciertas reglas, debemos entender que estará regulando. ¿Sobre qué base? Sobre la base de su preocupación por la seguridad ciudadana.

No hay, entonces, una actitud arbitraria del legislador al establecerse que las escuelas Clase B tendrán que cumplir los requisitos señalados en el veto.

Por lo tanto, entendiendo que el sentido real del proyecto es mejorar las condiciones en que se puede llevar a cabo una conducción responsable, ratifico mi voto a favor de la observación.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, entre los vetos 3 y 4 hay una sintonía clara: se ha suprimido el inciso tercero del artículo 31 propuesto para la ley N° 18.290 y a cambio, por ende, debiéramos aprobar el artículo 31 bis que se nos propone.

Ahora, que las municipalidades puedan "autorizar" -o sea, la autorización es facultativa y no obligatoria- "a personas naturales o jurídicas para establecer escuelas de la Clase B", habiéndose eliminado el citado inciso, me parece conveniente. Y el que esos establecimientos se hayan de regir por pautas que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es de todo rigor; así debe ser.

Por consiguiente, voto a favor.

El señor MC-INTYRE.- Señor Presidente, en la Comisión voté favorablemente el artículo que propone el veto, por cuanto, tras el análisis que se hizo con respecto a la tarea del Ministerio de Transportes, se concluyó que ella sería de educación, de

preparación, y que de ninguna manera habría implicancias económicas. Por esas razones, no lo estimamos inconstitucional.

Voto que sí.

El señor OTERO.- Señor Presidente, me referí a este tema en la sesión de ayer, cuando discutimos simultáneamente los vetos números 3 y 4.

Coincido plenamente con las observaciones de la Senadora señora Feliú en materia constitucional. Hay informes que demuestran que hemos despachado normativas -no sería, entonces, ésta la primera vez- que incluso violan la Constitución al entregar al Presidente de la República facultades que deben estar dentro de la ley por referirse a garantías constitucionales.

En este caso, la redacción que se dio al artículo 31 bis entrega a las municipalidades, sin ninguna limitación, sin control alguno, la facultad de decidir si una persona puede o no establecer una escuela para conductores de la Clase B. La Constitución da el derecho per se. Lo que el Estado puede reglamentar es lo mismo que reglamentamos respecto de las escuelas para Conductores Profesionales. Es decir, puede establecer parámetros, verificar si cumplen o no las exigencias. Pero lo que no es factible sin violar la Constitución es dejar la facultad en comento al solo criterio -como se quiera- del Alcalde o del Concejo. Eso no es posible dentro de la normativa constitucional.

Por esas razones, y haciendo expresa reserva de constitucionalidad, voto en contra.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, analizando el veto del Ejecutivo, no me parece inconstitucional, porque representa lo que, desde mi punto de vista, es el espíritu de la Constitución en el sentido de indicar y marcar los ámbitos en que se mueve la ley, y ésta, sujeta posteriormente al reglamento o a las funciones propias del accionar de los Ministerios.

Es cierto que en este caso se entrega al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la responsabilidad de dictar "las normas a que deberán ajustarse dichas escuelas". Pero eso forma parte de la administración y de la responsabilidad ejecutiva que tiene esa Cartera, como la tiene, por ejemplo, la Secretaría de Obras Públicas respecto de las normas a que debe ajustarse la construcción de caminos, aeropuertos, etcétera, o el Servicio Agrícola y Ganadero en lo relativo a las disposiciones que rigen los productos de exportación chilena, en fin. Eso forma parte de la vida administrativa superior del país.

Al margen de lo anterior, aunque no oí la opinión de Secretaría sobre el particular, estoy cierto de que el artículo propuesto debe aprobarse con quórum especial, porque otorga una facultad al municipio, lo cual es materia propia de la ley orgánica constitucional pertinente.

Voto favorablemente el veto.

El señor SIEBERT.- Señor Presidente, el veto es necesario y conveniente; está acorde con el papel normativo del Poder Central, y, también, demuestra la voluntad de la ejecución a nivel de las municipalidades.

Voto a favor.

El señor URENDA.- Señor Presidente, por haber estado ausente momentáneamente en la sesión de ayer, no participé en el debate sobre este artículo. Y, según lo que alcancé a escuchar desde mi oficina, entiendo que el tercer veto se aprobó por diferencia de un voto. Por tanto, la circunstancia de haberse aprobado la supresión del inciso tercero del artículo 31, a mi juicio, no necesariamente indica un criterio permanente del Senado.

En cuanto a la norma en debate, me llama la atención que, en virtud de ella, el Ministerio de Transportes pueda disponer de más facultades y establecer con respecto a las escuelas de Clase B mayores exigencias que las impuestas a las de conductores profesionales mediante los artículos 31 A, 31 B y 31 C. En el primero de ellos -inciso segundo- se expresa: "Las Escuelas de Conductores Profesionales determinarán libremente los planes y programas de estudios que consideren adecuados para el cumplimiento de los siguientes objetivos básicos:"...

Entonces, nos encontramos con un contrasentido: en virtud de esta norma tan amplia, vamos a otorgar a la autoridad administrativa facultades mayores con respecto a las escuelas de Clase B, destinadas a conductores no profesionales, que las que le conferimos con relación a las escuelas de conductores profesionales.

Por ese motivo, a pesar de que ya se decidió la votación, me pronuncio en contra del veto.

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, habiéndose aprobado el veto anterior, donde se suprime lo atinente a las escuelas Clase B, forzoso es aprobar éste, destinado precisamente a reglamentar tales escuelas. Por lo tanto, es indispensable aprobar uno y otro, o bien rechazar ambos.

Voto que sí.

--Se aprueba la observación número 4 (22 votos contra 5, 2 abstenciones y un pareo).

Votaron por la afirmativa los señores Alessandri, Bitar, Carrera, Díaz, Errázuriz, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Gazmuri, Hamilton, Hormazábal, Horvath, Huerta, Lagos, Martin, Mc-Intyre, Muñoz Barra, Páez, Ríos, Ruiz (don José), Siebert, Sinclair y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la negativa los señores Cantuarias, Feliú, Letelier, Otero y Urenda.

Se abstuvieron los señores Cooper y Prat.

No votó, por estar pareado, el señor Romero.

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- Observación número 5.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Este veto tiene por finalidad reemplazar la denominación del Título VII de la ley N° 18.290 por "De las revisiones de los vehículos, de sus condiciones de seguridad y de la homologación". La Comisión lo acogió por tres votos contra cero.

El señor HAMILTON.- Entonces, aprobémoslo.

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Ríos.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, tengo entendido que en la votación pasada se aprobó la observación número 4. ¿Quedó claro que es una norma de quórum orgánico constitucional, por referirse a una disposición que obliga a las municipalidades, las cuales se rigen por una ley orgánica constitucional? Ése es mi punto de vista. Quisiera que la Mesa se pronunciara sobre la materia.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Señor Senador, por lo menos en el informe, no se hace notar esta situación.

El señor HAMILTON.- Además, los municipios poseen esta facultad en la actualidad.

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- Es probable que ni en la formulación del veto ni en su tramitación en la Cámara de Diputados ni en la Comisión de Transportes del Senado -órgano especializado- se haya reparado en el tema, pues se trata de una atribución de que ya disponen las municipalidades. En consecuencia, no se requiere de quórum especial para otorgarles la misma función.

El señor RÍOS.- Quisiera que la Secretaría informara a la Sala acerca cuál es el artículo que permite a los municipios entregar autorizaciones para el funcionamiento de las escuelas de conductores.

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- Queda pendiente la respuesta, señor Senador.

--Se aprueba el veto número 5.

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- Observación número 6.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Su objetivo consiste en modificar el número 26 del proyecto de la siguiente forma:

"a) Reemplazar el encabezamiento por el siguiente:

"26.- Sustitúyense los artículos 94 y 95 por los siguientes:", y

"b) Incorporar, a continuación del artículo 94, el siguiente artículo 95, nuevo:

"Artículo 95.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá licitar la función de homologación de vehículos, entre empresas que persigan fines de lucro conforme a las bases de licitación, y por el tiempo que determine, pudiendo incluir el uso y goce o la mera tenencia de bienes que le hayan sido destinados para cumplir dicha función."

El señor CANTUARIAS (Vicepresidente).- En discusión la observación.

Ofrezco la palabra.

Puede hacer uso de ella la Honorable señor Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, el artículo, tal como se ha leído, entrega al Ministerio de Transportes competencia para licitar -de acuerdo con bases que establece soberanamente-, entre empresas que persigan fines de lucro, la función de determinar la homologación de vehículos. Esto es, se trata de una actividad que tiene un valor, es decir, que persigue fines de lucro, motivo por el cual queda regulada por el artículo 19, número 21º, de la Constitución Política, que permite que tal actividad, respetando las normas legales que la rigen -aquí no se establece ninguna-, pueda desarrollarse por cualquier persona.

No está de más recordar que estas actividades, ejercidas en estas condiciones -sin perjuicio de la inconstitucionalidad que ello representa-, da origen a un mercado restringido y a los problemas de atochamientos que se producen en las plantas de revisión técnica, como es de conocimiento de todos los señores Senadores. Es decir, se trata de algo contrario al sistema económico vigente y, además, absolutamente inconveniente.

En mi opinión, deben introducirse normas claras en la ley respecto de las condiciones que deben reunir las empresas que desarrollen estas actividades, de acuerdo con lo consagrado por la ley. Sólo a la ley corresponde establecer las condiciones para el desenvolvimiento de actividades económicas y no a la autoridad administrativa. Más aún, la ley Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado obliga a ésta a respetar el derecho de las personas para realizar cualquier actividad económica en conformidad a la Constitución Política, tal

como lo dispone el artículo 3° de la ley N° 18.575, que explicita la garantía constitucional del artículo 19, número 21°.

Señor Presidente, formulo expresa reserva de constitucionalidad sobre esta norma, la que además considero absolutamente inconveniente.

El señor HAMILTON.- Pido la palabra.

El señor DÍEZ (Presidente).- Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, lo que ya está aprobado es que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puede homologar un determinado tipo de vehículo por cierto tiempo.

¿Qué significa eso en la práctica? Que el titular de ese vehículo no necesita, durante el tiempo de homologación, obtener de nuevo el certificado de revisión técnica. Vale decir, durante el período de homologación, se supone que el vehículo está en óptimas condiciones, de acuerdo con todo lo que el avance de la técnica en esta materia permite. Y el Ministerio de Transportes está autorizado para hacerlo en virtud de una disposición que no está en discusión en este momento. Ahora se faculta a dicha Secretaría de Estado, a fin de descongestionar esta actividad y permitir la participación de los privados, para que la función de homologación pueda licitarse públicamente entre instituciones o personas con capacidad para hacerlo.

No veo qué puede haber de inconstitucional en ello; por el contrario, es muy conveniente para los usuarios, porque los exime de algunos trámites. Por ejemplo, en el caso concreto de una persona que trae un auto último modelo y de alta tecnología, es probable que se le concedan dos o tres años de homologación, con lo que, en el transcurso de ese tiempo, no le será necesario obtener los respectivos certificados de revisión técnica, lo que permitirá atender mejor a quienes sí los requieran.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En votación la observación número 6.

--(Durante la votación).

El señor SIEBERT.- Señor Presidente, me parece lógico el veto.

Voto que sí.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, entiendo que solamente se reemplaza el encabezamiento; por lo tanto, se mantiene el artículo 94 aprobado por el Congreso Nacional.

El señor DÍEZ (Presidente).- Sí, señor Senador.

El señor HORVATH.- Ese precepto se refiere a las revisiones técnicas, las cuales –aunque no está presente el señor Ministro, deseamos insistir en la materia-- no deberían otorgarse anualmente, sino de acuerdo con el kilometraje recorrido, con el uso de los vehículos. Hay una falencia que no quisiera dejar de mencionar.

Voto a favor del veto.

--Se aprueba el veto N° 6 (21 votos por la afirmativa, 3 por la negativa, 3 abstenciones y un pareo).

Votaron por la afirmativa los señores Alessandri, Bitar, Carrera, Cooper, Díaz, Díez, Errázuriz, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Hamilton, Hormazábal, Horvath, Huerta, Martin, Mc-Intyre, Páez, Ruiz (don José), Siebert, Sinclair, Urenda y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la negativa los señores Cantuarias, Feliú y Letelier.

Se abstuvieron los señores Muñoz Barra, Otero y Prat.

No votó, por estar pareado, el señor Ríos.

El señor DÍEZ (Presidente).- En discusión la observación N° 7.

Ofrezco la palabra.

El señor URENDA.- Señor Presidente, esta disposición es consecuencia del veto anterior.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, pido la palabra.

El señor DÍEZ (Presidente).- Puede usarla, Su Señoría.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, el N° 27 aprobado por el Congreso Nacional deroga los artículos 95 y 96 de la ley vigente. El veto sólo deroga el 96; en consecuencia, mantiene el actual artículo 95.

El artículo 95 vigente dispone: “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará los requisitos que deberán cumplir los establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos, así como los procedimientos técnicos a que deberán ceñirse tales revisiones y los niveles máximos de emisión de contaminantes que se permitirá.

“Los establecimientos que cumplan con los requisitos exigidos, deberán ser autorizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones”.

Me parece muy bien que se deroguen estas normas, porque son contrarias al N° 21° del artículo 19 de la Constitución Política, según el cual los

requisitos de estos establecimientos deben ser fijados por ley y no por una decisión de autoridad administrativa. No hay razón alguna para que estas empresas sean autorizadas por el Ministerio de Transportes.

Ello también contraviene lo dispuesto en el artículo 3° de la ley N° 18.575, que reconoce el derecho de todas las personas a realizar actividades económicas lícitas.

Igualmente, la norma que señala “El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará los requisitos”, importa una potestad reglamentaria que no puede otorgarse directamente a un Ministerio. Los Ministerios son Secretarías de Estado, y la potestad reglamentaria corresponde al Presidente de la República (número° 8 del artículo 32 de la Carta Fundamental). Reitero: las condiciones, de acuerdo con esta última norma, pueden quedar sometidas al control de constitucionalidad del Tribunal Constitucional. No existe la posibilidad constitucional de delegar la potestad reglamentaria en Ministros de Estado ni en autoridades inferiores.

Luego, me parecía muy bien derogar esta disposición, porque resulta altamente inconveniente su vigencia. Por consiguiente, estimo que debe eliminarse, por ser contraria a las normas constitucionales, por las razones antes señaladas.

El señor DÍEZ (Presidente).- Si le parece a la Sala, aprobaríamos el veto número 7.

La señora FELIÚ.- Con mi voto en contra, señor Presidente.

El señor URENDA.- Señor Presidente, en los términos en que se formula el veto, no queda claro, al incorporar un nuevo artículo 95, si se mantiene o se sustituye el antiguo artículo 95. Por consiguiente, habría que precisar que, al aprobar ambos vetos -éste y el anterior-, se reemplaza el artículo 95 vigente por uno nuevo. De lo contrario, la ley tendría dos artículos 95.

El señor HAMILTON.- Así es, señor Senador.

La señora FELIÚ.- Tiene razón. Es como señala el Honorable señor Urenda.

El señor URENDA.- ¡Entonces, habría que interpretarlo de esa manera!

El señor DÍEZ (Presidente).- La Mesa también lo entiende así, señor Senador.

--Se aprueba la observación N° 7, con el voto en contra de la Senadora señora Feliú.

El señor DÍEZ (Presidente).- En discusión el veto número 8.

Ofrezco la palabra.

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

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

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, la discusión que tendremos sobre esta observación es bastante ociosa, porque la Cámara de Diputados aceptó el veto del Ejecutivo.

No obstante lo anterior, quiero dejar constancia de que en el Senado, tanto en la Comisión como en la Sala, se aprobó una norma que permite virar hacia la derecha, con luz roja o con disco “Pare”, con la debida precaución y sin que ello exima de responsabilidad al respectivo conductor. Esa disposición, propuesta precisamente por técnicos del Ministerio de Transportes que concurrieron a la Comisión, se aplica en la mayor parte de los países más avanzados y produce varios efectos positivos. Entre ellos, contribuye a que la circulación discurra con más fluidez, evita la contaminación y, en alguna medida, la congestión. En consecuencia, votaré en contra de esta observación aunque ello no produzca efecto alguno.

El señor DÍEZ (Presidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, yo, en cambio, la votaré favorablemente por estar completamente de acuerdo con la medida que, en otros países, constituye una regla general. Cabe, sí, tener presente que la realidad de sus calles es totalmente distinta de la nuestra. Esta norma es por completo impracticable entre nosotros porque habitualmente aquí las calles son de una sola vía, con lo cual la norma se torna sumamente peligrosa. El sistema seguido en esta materia -autorizar expresamente- es precisamente el contrario. Incluso, en la Municipalidad de Las Condes, el alcalde y el director del tránsito recorrieron la comuna -me impuse de ello a través de la prensa- para determinar las calles donde era posible aplicar la medida. Esto es, en los lugares de la Región Metropolitana en que, por excepción, existen calles con dos o más vías que permiten doblar a la derecha, ello puede realizarse sin poner en grave peligro a las personas ni exponer los vehículos a colisiones.

Por tal razón, considero conveniente el veto y le prestaré mi aprobación.

El señor DÍEZ (Presidente).- En votación la observación.

--(Durante la votación).

El señor ALESSANDRI.- Señor Presidente, como señaló la Honorable señora Feliú, el grado de facilidad con que manejan los chilenos no es comparable al de otros países. Concuero en que en algunas esquinas se puede doblar a la derecha, pero transformarlo en regla general lo encuentro muy peligroso. Sabemos que Chile es uno de los países donde peor se maneja, y la gente es bastante irresponsable. Si se permitiera doblar a la derecha, probablemente se producirían innumerables accidentes. Reconozco que la medida tiene el propósito de descongestionar el

tránsito, porque muchas veces, al no venir otros vehículos, sería posible girar a la derecha. Pero estimo preferible entregar al criterio de cada municipalidad la decisión de autorizar -como lo hacen actualmente- las esquinas donde es posible doblar. Por lo tanto, apruebo el veto.

El señor BITAR.- Señor Presidente, no creo que se pueda recurrir a las condiciones antropológicas o a la naturaleza del chileno o a su falta de responsabilidad, como argumentaciones para votar a favor del veto del Ejecutivo. Éste, a mi juicio, es adecuado, pero más que por incapacidad o debilidades de los chilenos, como ha señalado el señor Senador que me antecedió en el uso de la palabra, pienso que se debe a que hay diseños urbanos inadecuados, calles estrechas aún, y condiciones urbanas con mucha concentración de gente. Por eso, al no poder discriminar en cuáles esquinas es posible y en cuáles no lo es, es mejor mantener la normativa actual y ser más cuidadosos. Creo que ésa es la argumentación que corresponde utilizar. Si en el futuro cambiaran estas condiciones, hubiera un diseño urbano mucho más conveniente y otras formas de regulación, podríamos considerar el criterio original del proyecto que aprobó el Senado. No siendo así, es preferible mantener las cosas como están y, en tal sentido, voto a favor del veto del Ejecutivo.

El señor COOPER.- Señor Presidente, voté a favor de esta norma por considerarla una medida efectiva para disminuir la congestión. Debemos tener en cuenta que solamente se autoriza para virar con luz roja donde hay semáforos, no en todas las calles. Por consiguiente, partimos de la base de que el conductor, al llegar al punto donde debe detenerse ante el semáforo puede, con precaución, virar si acaso se lo permite la vía que cruza la que él lleva.

Por eso, voto en contra del veto.

El señor ERRÁZURIZ.- Señor Presidente, en todos los países del mundo, por razones antropológicas, es posible doblar a la derecha precisamente para un tránsito más fluido. En consecuencia, me parece adecuado que Chile se modernice también en este sentido, aunque será difícil cambiar los hábitos tradicionales cuando uno está detenido, sin objeto alguno, produciendo un taco innecesario. Hay muchas comunas en las que existen letreros que dicen "Permitido virar derecha con luz roja y flecha verde". En vez de poner letreros en todas las esquinas, más vale estipularlo en el texto legal y permitir virar a la derecha, con luz roja, aunque no haya flecha verde. Por lo tanto, voto negativamente.

La señora FREI (doña Carmen).- Señor Presidente, entiendo que debemos colaborar para que no haya tanta congestión en nuestras esquinas, como sucede en la actualidad.

Pero también me pondré de parte del peatón, porque en Chile existe al respecto una verdadera "ley de la selva", y al peatón no se lo respeta ni en el paso de cebra. Si, además, vamos a permitir que los vehículos doblen sin que en el semáforo aparezca la flecha verde, el pobre peatón se va a encontrar de repente con un auto que dobla sin él haberlo advertido, y la cantidad de atropellos aumentará notablemente. Por eso, es necesario contar con más tiempo para que los chilenos nos acostumbremos a esta nueva modalidad.

Por otra parte, creo que estamos actuando con un criterio bastante centralista, porque esta materia debería ser regulada por los municipios por ser los organismos que están al tanto de la realidad de su comuna y saben dónde hay más tránsito. Creo, sí, que esta medida es innecesaria en algunas ciudades o localidades porque no se dan ni el flujo de vehículos ni las condiciones. En consecuencia, prefiero que se mantengan las normas vigentes y creo que el Ejecutivo ha tenido razón al presentar este veto.

Voto que sí.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, debo advertir que el rojo es equivalente al signo "Pare", y la persona que lo enfrente deberá detenerse antes de tomar cualquier decisión. En seguida, el autorizar doblar a la derecha es más económico y también contribuye a descongestionar. Es decir, la medida depara muchos beneficios.

El señor HAMILTON .-¡Ya nadie vira a la derecha...!

El señor HORVATH.- Somos varios más. ¡Su Señoría se sumó a esto, de manera que está entrando en la buena línea...!

Por estimar conveniente la medida, voto en contra la observación.

El señor LARRAÍN.- Señor Presidente, aunque no me gusta doblar a la derecha -estimo que siempre hay que mantenerla-, voto en contra del veto.

El señor ERRÁZURIZ.- ¡Su Señoría quiere mantenerse en el Centro-Centro...!

Felicito al señor Senador porque también va por el buen camino. Ya llevamos dos.

El señor MC-INTYRE.- Señor Presidente, se ha mencionado que la medida se utiliza en los países desarrollados. Los problemas del tráfico han experimentado en el mundo un extraordinario incremento. Hace muchos años que esto ha cambiado en las naciones más importantes del planeta. En cuanto a que en ellas todas las calles son grandes avenidas, con cuatro, cinco o seis pistas, no es así. En todos los países hay ghettos, hay barrios terribles y muy poblados, con mucho tránsito, tal como acá. Nosotros tenemos un movimiento vehicular intensísimo y la congestión provoca sumas dificultades. Tal como señalaba el Honorable señor Horvath, tenemos el signo

"Pare" que equivale a la luz roja, pero no contamos con el de "Ceda el paso" en el semáforo. Y esta medida apunta en ese sentido.

Voto en contra del veto.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, en defensa de la seguridad del peatón -como muy bien se planteó aquí, en la Sala- y por el hecho de que es muy real que los diseños de vialidad urbana en muchas ciudades son imperfectos, voto a favor de la observación del Ejecutivo.

El señor OTERO.- Por los motivos señalados, voto en contra del veto.

El señor PRAT.- Por las razones esgrimidas, voto que no.

El señor RUIZ (don José).- Señor Presidente, la norma aprobada originalmente por el Congreso Nacional, mediante la cual se autoriza el viraje a la derecha, no obliga necesariamente a virar a la derecha; esto es, salvo señalización expresa en contrario - dispone su texto-, los vehículos que viran a la derecha, previa detención, podrán hacerlo con la debida precaución, siempre que no haya peatones cruzando la calzada.

Lo anterior significa que la facultad final la van a tener siempre las municipalidades, las cuales contarán con un instrumento legal que lo harán efectivo o no, dependiendo de las condiciones de cada sector urbano.

Entonces, a mi juicio, el veto evita avanzar en un sistema que ya se estaba planteando en la propia iniciativa, y que me parece importante.

Por lo tanto, voto que no.

El señor URENDA.- Señor Presidente, la experiencia mundial ha conducido precisamente a establecer esta disposición, porque ella produce grandes beneficios. Pensemos que, tal como se ha hecho notar acá, la norma no es absoluta. Porque el viraje puede ser prohibido por señalización expresa, y, en todo caso, obliga a hacerlo con precaución.

Pero quiero llamar la atención en cuanto a que la necesidad de fluidez en el tránsito es cada vez más importante, y que cuando no existe, ello puede constituir también una fuente de accidentes y de problemas cada vez mayores.

Por ello, pienso que debemos incorporarnos al avance que se observa en la mayoría de los países del mundo.

Por eso, rechazo el veto.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Por ser muy peligroso virar a la derecha, voto que sí.

--Se aprueba la observación N° 8 (15 votos contra 14).

Votaron por la afirmativa los señores Alessandri, Bitar, Cantuarias, Carrera, Díaz, Díez, Feliú, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Gazmuri, Hormazábal, Huerta, Martín, Muñoz Barra y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la negativa los señores Cooper, Errázuriz, Fernández, Hamilton, Horvath, Larraín, Letelier, Mc-Intyre, Otero, Prat, Ruiz (don José), Siebert, Sinclair y Urenda.

El señor DÍEZ (Presidente).- A continuación, corresponde ocuparse de la observación N° 9.

El señor LAGOS (Prosecretario).- La observación N° 9 tiene por objeto suprimir el inciso final del nuevo artículo 208, contenido en el N° 51, que dice: “La suspensión de la licencia de conducir por no más de 15 días dentro de un semestre calendario, no constituirá causal de terminación de su contrato de trabajo pero no tendrá derecho a remuneración durante la suspensión a menos que el empleador lo destine a otra actividad.”.

La Comisión la aprobó por dos votos y una abstención.

El señor DÍEZ (Presidente).- En discusión la observación N° 9.

Ofrezco la palabra.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- No tiene ningún efecto nuestra votación, señor Presidente. El veto fue aprobado por la Cámara de Diputados, y es supresivo.

El señor HORMAZÁBAL.- Pido la palabra.

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

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, independientemente de los efectos jurídicos que genere -tal como señaló el Honorable colega que me precedió- un veto supresivo, aprobado ya por la Cámara de Diputados, quiero dejar expresa constancia de que no comparto el criterio del Ejecutivo sobre el particular.

Después de la larga tramitación de que ha sido objeto el proyecto que modifica la Ley de Tránsito en lo relativo a la obtención de licencias para conducir, uno de los hechos relevantes fue que dimos gran participación a la ciudadanía. Incluso, un exceso que cometimos permitió a los trabajadores del transporte realizar hasta un paro nacional. Porque, objetivamente, en el Senado se había exagerado el celo con que se enfrentaba el tema.

Pero luego de un análisis a fondo, realizado por la propia Corporación, logramos aprobar un proyecto que contenía elementos muy singulares y apropiados que, naturalmente, significaban un avance sustancial.

En esa dirección, por ejemplo, se encontraba la propuesta del Ejecutivo de exigir de nuevo el requisito de la enseñanza media completa, que

contemplaba el texto primitivo. Y, al respecto, puedo decir que sostuve reuniones con los sindicatos de taxistas básicos, colectivos, dueños de microbuses, conductores de microbuses de mi Región, y ellos entendían que la exigencia de cuarto medio, que no rige para ellos, podía afectar incluso a sus hijos. Porque muchas veces, y no por falta de talento, la gente con menos recursos no puede terminar su educación. El Senado ayer rechazó el veto recaído sobre esta materia, insistiendo en el criterio que oportunamente recogimos en esta Sala.

Pero respecto a la norma que nos ocupa, el Senado aprobó anteriormente la disposición que ahora pretende suprimir el veto, por cuanto los conductores que laboran en el ámbito del transporte dependientes de un patrón - porque hay muchos que son independientes- nos señalaron que algunos de sus empleadores aprovechan la coyuntura dada por la situación de la suspensión de la licencia de conducir para despedirlos, y sin indemnización. Y resulta que hay conductores con bastante antigüedad, ganada durante mucho tiempo en la empresa, cuyos empleadores, invocando, por ejemplo, la norma contenida en el número 7 del artículo 160 del Código del Trabajo, esto es, incumplimiento grave de las obligaciones que impone el contrato, desconocían sus derechos.

Se mencionaron varios casos en esas reuniones, como, por ejemplo, el de trabajadores con cinco años o más de antigüedad que fueron despedidos invocando la causal que mencioné, y no recibieron la indemnización por despido.

Entonces, cuando el Gobierno nos señala que esto podría interpretarse en forma inadecuada por los tribunales del trabajo, yo pienso, en cambio, que la historia de la ley, la norma expresa, puede ser interpretada positivamente. Porque, a través de este elemento, cuando la suspensión de la licencia no excede de 15 días, no puede ésta ser invocada como causal para romper la relación laboral que hace que el trabajador pierda los años de servicio prestados a su empleador.

Cuando aquí se argumenta que el tribunal podría estimar que más allá de quince días sí serían considerados como causal de caducidad del contrato, la verdad es que considero que ese fundamento no resiste mayor análisis. Porque la idea originaria de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en el Senado, cuando aprobó la disposición, fue dar un poco de protección al trabajador, al conductor del medio de transporte que pudiera verse injustamente afectado por esta norma.

Y quiero recordar que no hablamos de proteger a un trabajador que roba, que no cumple cabalmente con sus obligaciones, que es un irresponsable

permanente. No; simplemente nos referimos al hecho de que a partir de las suspensiones pudiera generarse un efecto no deseado. De modo tal que, independientemente del resultado jurídico que traiga aparejado la votación del veto, por lo menos, aquí, en la Sala del Senado, yo ratifico mi disposición a mantener esta norma.

Por lo tanto, rechazo la observación del Ejecutivo.

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

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

El señor OTERO.- Señor Presidente, en la Comisión coincidimos en la búsqueda de algún medio para proteger a los conductores en la situación descrita por el señor Senador que me antecedió en la palabra. Y eso lo aprobamos en forma favorable.

Con la misma franqueza, debo reconocer que recibí a las directivas de los sindicatos, acompañadas de sus asesores laborales, quienes me solicitaron votar a favor del veto. Porque después de un estudio que realizaron tales asesores, los eventuales afectados llegaron al convencimiento de que la disposición los perjudica.

Y, por esos motivos, votaré a favor del veto, accediendo a la petición formulada, dejando sí expresa constancia de que lo que queríamos en la Comisión era proteger a los trabajadores de un despido injustificado. Pero, si esta norma aprobada por nosotros los perjudica, en el criterio de ellos y de sus asesores legales, y como no se puede ser más papista que el Papa, entonces accederé a lo que han solicitado.

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

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

El señor ERRÁZURIZ.- Al parecer, existe unanimidad para aprobar la observación del Ejecutivo.

El señor DÍEZ (Presidente).- No hay consenso, señor Senador.

El señor HORMAZÁBAL.- Señor Presidente, tengo la impresión de que algunos señores Senadores no siguen el debate, lo que es natural; pero quiero precisar que por lo menos quien habla no da la unanimidad.

El señor DÍEZ (Presidente).- La Mesa lo tiene muy claro, señor Senador.

Ofrezco la palabra.

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

Si le parece a la Sala, se dará por aprobado el veto, con el voto en contra del Senador señor Hormazábal.

El señor MUÑOZ BARRA.- Y el mío, señor Presidente.

El señor DÍEZ (Presidente).- Entonces, se procederá a tomar la votación.

-(Durante la votación).

El señor COOPER.- Por las razones que se han dado, voto a favor.

La señora FELIÚ.- Señor Presidente, daré mi apoyo a la observación del Ejecutivo, porque la norma aprobada por el Congreso es absolutamente ajena a la Ley de Tránsito. En este aspecto, el veto es muy acertado, porque recoge el sentido de dicha legislación. Este precepto no debió incluirse jamás, por ser una materia ajena a su idea central.

Voto a favor.

El señor HAMILTON.- Señor Presidente, en verdad, las razones por las cuales se aprobó la disposición son invocadas por el Gobierno para vetarla. Se trata de proteger a los trabajadores del hecho de que una suspensión de su licencia de conducir -muchas veces causada por exigencias que les imponen los propios empleadores- pueda hacerles perder su empleo.

Ante esa disyuntiva, me quedo con las argumentaciones del Senador señor Hormazábal.

Voto en contra del veto.

El señor MC-INTYRE.- Señor Presidente, el Ejecutivo hizo presente que el objetivo del veto no es mejorar el articulado en el marco de la Ley de Tránsito, y que es muy clara su intención con respecto a los choferes y a los servidores correspondientes. Yo no lo aprobé en la Comisión.

Además, como señaló el Honorable señor Otero, los gremios mismos sostuvieron que la norma de que se trata iría en contra de sus intereses. Si se lee con detenimiento el artículo correspondiente a la suspensión de la licencia por más de quince días, se verá que no hay relación alguna, no pudiendo interpretarse que esto vaya a causar un efecto no deseado.

Por tales motivos, voto que no.

El señor MUÑOZ BARRA.- Al igual que el Honorable señor Hormazábal, voto en contra del veto.

El señor OTERO.- Ya había anunciado que lo aprobaría.

El señor RUIZ (don José).- Señor Presidente, en mi opinión, el problema radica en que las organizaciones gremiales tienen el temor de que, al establecerse que hasta quince días de suspensión de la licencia no originará despido del trabajador como sanción adicional, podría entenderse que una que exceda dicho lapso necesariamente acarrearía tal efecto.

Por lo tanto, deseo dejar consignado en la historia fidedigna de la ley que, transcurridos quince días, no significa que debe despedirse al trabajador. Se trata de una opción del empleador, que tiene legítimo derecho a ejercerla; pero, si la suspensión es menor al período señalado, debe quedar resguardado el derecho de aquél. Por lo tanto, en nada puede afectar su desempeño ni su estabilidad en su puesto de trabajo.

Voto negativamente.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, creo que la Ley de Tránsito nada tiene que ver con temas laborales. Por lo tanto, considero acertado el veto.

Voto a favor.

-Se aprueba (20 votos contra 8, 2 abstenciones y un pareo) y quedan despachadas las observaciones del Ejecutivo.

Votaron por la afirmativa los señores Alessandri, Cooper, Díaz, Díez, Errázuriz, Feliú, Fernández, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Gazmuri, Horvath, Huerta, Lagos, Larraín, Martín, Otero, Prat, Siebert, Sinclair y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la negativa los señores Bitar, Carrera, Hamilton, Hormazábal, Letelier, Mc-Intyre, Muñoz Barra y Ruiz (don José).

Se abstuvieron de votar los señores Cantuarias y Urenda.

No votó, por estar pareado, el señor Ríos.

El señor DÍEZ (Presidente).- Se va a constituir la Sala en sesión secreta.

SESION SECRETA

--Se constituyó la Sala en Sesión Secreta a las 17:58, y no adoptó resolución, quedando pendiente, respecto del proyecto que concede, por gracia, la nacionalidad chilena a los señores Giulio Di Girolamo Antonuzzi y Claudio Di Girolamo Carlini.

--Se reanudó la sesión pública a las 18:47.

El señor DÍEZ (Presidente).- Continúa la sesión pública.

Terminado el Orden del Día.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor LAGOS (Prosecretario).- Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

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

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

De la señora FREI (doña Carmen):

Al señor Ministro de Obras Públicas, acerca de INICIO DE OBRAS DE SEGURIDAD VIAL EN CAMINO TOCOPILLA-RÍO LOA, y a la señora Ministra de Bienes Nacionales, sobre FALTA DE TERRENOS PARA CONSTRUCCIÓN DE MULTICANCHAS EN ANTOFAGASTA (ambos de la Segunda Región).

Del señor HAMILTON:

A la señora Ministra de Justicia, referente a CREACIÓN DE TERCER JUZGADO EN LO CIVIL Y LABORAL PARA COMUNA DE SAN ANTONIO, y al señor Presidente del Banco del Estado de Chile, relativo a ESTADO DE CONSTRUCCIÓN DE SUCURSAL EN LLO-LLEO (ambos de la Quinta Región).

Del señor HORVATH:

A los señores Ministro de Agricultura y Director Nacional de CONAF, acerca de ANTECEDENTES SOBRE PRODUCCIÓN DE ASTILLAS Y LEÑA EN CHILE, y a los señores Ministro del Interior y de Economía y Subsecretario de Pesca, sobre ASIGNACIÓN DE CUOTAS DE PESCA REGIONALIZADAS.

--Ofrecida la palabra, sucesivamente, en los tiempos de los Comités Socialista e Institucionales, no interviene ningún señor Senador.

El señor DÍEZ (Presidente).- En el tiempo del Comité Mixto, tiene la palabra el Honorable señor Cantuarias.

CONSTITUCIÓN DE CONSEJOS REGIONALES. OFICIOS

El señor CANTUARIAS.- Señor Presidente, el reciente 15 de enero se renovaron los Consejos Regionales en once Regiones del país, estando pendientes a la fecha la Segunda y la Quinta.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 97 de la ley N° 19.175, sobre Gobierno y Administración Regional, tales Consejos deberán instalarse 60 días después de la fecha indicada; esto es, el domingo 16 de marzo próximo.

Por otro lado, los actuales Consejos Regionales deberán cesar sus funciones el venidero 19 de febrero, según lo dispone la ley N° 19.448, publicada en el Diario Oficial el 20 de febrero de 1996.

Lo anterior significa que, a partir del 19 de febrero y hasta el 15 de marzo, las referidas once Regiones del país quedarán sin Gobiernos Regionales, pues faltará una de sus instancias fundamentales (de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22 de la ya citada ley N°19.175, los gobiernos regionales están constituidos por el Intendente y el Consejo Regional). En el caso de la Segunda y Quinta Regiones, éstas quedarán sin gobierno regional por un espacio de tiempo más prolongado aun, pues, siendo claro que sus actuales consejos cesan el 19 de febrero, todavía no se sabe cuándo asumirán los nuevos consejeros, dado que todavía no se realiza la elección correspondiente.

La señalada situación es extraordinariamente delicada, por cuanto significa la virtual paralización de la gestión gubernamental en el nivel regional, toda vez que existen diversas materias en las que el Intendente regional requiere contar con el acuerdo previo del Consejo. Esas materias se hallan señaladas fundamentalmente en el artículo 36 de la ley N° 19.175, ya citada, dentro de las cuales cabe subrayar lo relativo a la distribución de los recursos del FNDR (Fondo Nacional de Desarrollo Regional) e ISAR (Inversión Sectorial de Asignación Regional) que corresponden a la Región (letra e) del precepto recién mencionado).

Frente a esta situación inminente, el Presidente de la República debería enviar, o debería haber enviado, con carácter de “discusión inmediata”, un proyecto de ley al Congreso Nacional, para adelantar la instalación de los nuevos consejos o postergar la cesación de los actuales. La necesidad de esa iniciativa es evidente, pues, de lo contrario, las actuaciones de los Intendentes regionales que se produzcan a partir del 19 de febrero quedarán expuestas a toda clase de acciones judiciales respecto de su eventual nulidad de derecho público.

La Trigesimaquinta disposición transitoria de la Constitución Política de la República establece que el período de los consejeros regionales en ejercicio expirará -como dije- el 19 de febrero de 1997.

Al respecto, habría una segunda solución –que es la alternativa que recomendamos-: prorrogar el mandato de los actuales consejeros regionales ya instalados. Sobre el particular, conversé con el señor Ministro del Interior, quien me hizo ver la imposibilidad de llevar a cabo una modificación constitucional que dejara sin efecto lo dispuesto en la norma Trigesimaquinta transitoria. Y, ciertamente, ello no sería posible, por cuanto, aun cuando fuere aprobada la eventual reforma constitucional por ambas Cámaras del Poder Legislativo, su refrendación por el Congreso Pleno a los 60 días después, haría que la aplicación de la norma, en el plano constitucional, fuese impracticable y, desde luego, tardía. Sin embargo, la posibilidad de adelantar la instalación de los nuevos consejeros, por ser una materia que se halla establecida en la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, era perfectamente factible.

Quiero llamar la atención en cuanto a que es, en realidad, sumamente grave el hecho de que cualquier particular en Chile pueda anular las actuaciones de los Intendentes regionales en el plazo comprendido entre el 19 de febrero y el 15 de marzo del año en curso, pues la normativa sobre gobiernos regionales estatuye que éstos se hallan constituidos por el Intendente y el Consejo Regional y, por lo tanto, al no existir este último, a mi juicio, los actos que pueda ejercer el primero de ellos adolecen de nulidad.

Como ésta es una situación muy grave, quiero recordar a la Sala que en la semana recién pasada oficié al Tribunal Calificador de Elecciones para que estableciera sobre qué base jurídica dictaminó la elección de los consejeros regionales el 15 de enero, toda vez que las leyes orgánicas constitucionales del propio TRICEL y de gobiernos regionales no le otorgan competencia alguna al respecto. Más grave aún, el TRICEL adoptó esa determinación -así lo hizo públicamente- ante una consulta del Ministerio del Interior, en circunstancias de que las atribuciones y funciones del TRICEL, que se hallan definidas en su ley orgánica, no le permiten responder consultas, sino sólo fallar actos electorales y escrutinios.

Por lo tanto, dicho organismo incurrió en dos irregularidades -por no decir ilegalidades; porque así lo son-: primero, haber atendido consultas del mismísimo Ministro del Interior o de cualquier otra persona o autoridad, y segundo, haber resuelto una materia saltándose los plazos establecidos en la ley. La Ley

Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional -ya tantas veces citada- establece que el consejo regional se instalará 60 días después de la fecha de elección de los consejeros. Y eso correspondía hacerlo en diciembre de 1996.

En consecuencia, me parece que ésta es una materia sumamente delicada. El TRICEL, por el hecho de no haber resuelto en tiempo hábil los reclamos que ante él se presentaron, tomó determinaciones que exceden el marco jurídico, y nos deja en una situación gravísima y de connivencia en relación con una vulneración del Estado de Derecho.

La experiencia reciente, respecto de la fecha de la elección de los nuevos consejeros impugnada ante la justicia ordinaria, nos indica hasta dónde puede llegar la situación de incertidumbre e inestabilidad jurídica, y sugiere la conveniencia de adelantarse a cualquier situación anómala para evitar problemas posteriores.

El Ejecutivo pudo obviar todos estos problemas enviando una iniciativa legal que aclarase las dudas suscitadas y diera mayor certeza a este proceso de renovación de los consejeros. Sin embargo, no se ha hecho.

Señor Presidente, pido oficiar, en mi nombre, al señor Ministro del Interior, dándole a conocer íntegramente el texto de esta intervención, para hacerle presente que, tal como se hallan las cosas, los actos de los gobiernos regionales y de los Intendentes pueden ser perfectamente anulados por no cumplimiento de las leyes expresas orgánicas constitucionales que he citado. Solicito al respecto un pronunciamiento específico del Ministerio del Interior.

Asimismo, pido que se envíe también esta intervención al Tribunal Calificador de Elecciones, del cual aún no obtengo respuesta acerca del planteamiento que le formulé hace bastantes días a través del mecanismo regular de los oficios que contempla el Reglamento y la ley.

He dicho.

El señor URENDA.- Señor Presidente, pido que los oficios se remitan también en nombre del Comité Unión Demócrata Independiente.

El señor LARRAÍN.- Y en mi nombre, señor Presidente.

El señor RÍOS.- Igualmente, me sumo a la solicitud, señor Presidente.

--Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del Senador señor Cantuarias, en conformidad al Reglamento, con la adhesión del Comité Unión Demócrata Independiente y de los Senadores señores Larraín y Ríos.

El señor DÍEZ (Presidente).- En el turno de Renovación Nacional, tiene la palabra el Honorable señor Ríos.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, la situación señalada por el Senador señor Cantuarias, sin duda bastante delicada, responde -es necesario hacer un poco de historia- a dos hechos muy importantes. En primer lugar, a la acción de una actividad política extra a lo que es el Parlamento, que impuso a éste último el cumplimiento de responsabilidades legislativas en corto tiempo. Toda la ley referida a los gobiernos regionales, a la acción de éstos y a su constitución fue claramente diseñada conforme a lo que ya conocíamos en materia de elección de alcaldes, etcétera. Sin embargo, con motivo de la elección municipal, que se llevó a efecto el 27 de octubre recién pasado, llegó un proyecto de ley con urgencia destinado a resolver, en poco tiempo y sin mayor estudio, los aspectos propios de la elección municipal, y establecía plazos bastante breves entre la elección y la constitución de los concejos comunales. Nosotros ya sabíamos que la determinación de los tribunales calificadoros de elecciones y otros organismos demoraban hasta 82 días la constitución de los respectivos concejos comunales. Sin embargo, al fijarse un período distinto, por efecto de la extrema rapidez con que hubo que analizar esa materia se produjo el daño que ha señalado el Honorable señor Cantuarias. Y sobre el particular a nosotros también nos cabe responsabilidad, porque el problema debió haberse previsto con anterioridad. Pero, básicamente, la acción de grupos de partidos políticos, que habían llegado a un acuerdo distinto de lo que podía concluirse en el Senado o en el Congreso Nacional, sin duda alguna provocaron la mala elaboración de una ley, lo que terminó por complicar la situación.

El artículo 23 de la Ley Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional señala claramente que el Intendente será el órgano ejecutivo del gobierno regional, y el artículo 24 se refiere a una serie de funciones y facultades que le corresponden en su calidad de órgano ejecutivo del gobierno regional, como administrar, en los casos que determine la ley, los bienes nacionales de uso público; responder por escrito los actos de fiscalización; en fin, hay muchos. De los artículos 23 hasta el 27 de la mencionada ley orgánica se concluye que el Intendente no podrá ejercer ninguna función mientras el Consejo Regional no se constituya.

Sin embargo, quiero señalar un aspecto que, desde mi punto de vista, merece algún análisis. La disposición Trigesimaquinta transitoria de la Constitución señala que “Las elecciones destinadas a renovar los actuales concejos municipales se

realizarán el día 27 de octubre de 1996” y, en seguida, que “los concejos se instalarán el día 6 de diciembre del mismo año”. Sin embargo, las reclamaciones ante el Tribunal Calificador de Elecciones no permitieron que tal precepto constitucional se cumpliera y, al ocurrir así, sin duda alguna se dejó al país sin gobiernos regionales durante varios días.

Señor Presidente, no sé hasta qué punto un tribunal puede actuar en períodos y plazos distintos de los establecidos en la Constitución. Ésta es una primera pregunta que deseo formular, para la cual no tengo respuesta.

Desde mi punto de vista, siguiendo el criterio común, los tribunales no pueden tener plazos distintos de los consagrados en la Carta Fundamental. Formulo este planteamiento para la meditación y resolución del Ministerio del Interior, a fin de que el país no quede sin gobiernos regionales.

El último inciso de la citada disposición transitoria constitucional dispone algo que corresponde al espíritu de la discusión -que tal vez fue muy rápida y desordenada- de la citada ley orgánica, pero que, en ningún caso, tuvo por objeto dejar al país sin gobiernos regionales. Dice: “El período de los consejeros regionales en ejercicio expirará el 19 de febrero de 1997, aplicándose en lo demás la ley correspondiente.”. Debo entender que la “aplicación de la ley correspondiente” está sujeta a que el país cuente con gobiernos regionales y, al establecerse en la Carta Fundamental tal obligación, se tendrá que cumplir lo esencial de dicho cuerpo legal: que dichos gobiernos regionales existan. Por lo demás, la normativa orgánica precisa que transcurrirá un período entre la elección del gobierno regional y su instalación. Pero el plazo de 60 días no tiene vinculación alguna con las necesidades administrativas del país ni con la ejecución de obras en cada una de las regiones, lo que corresponde a los gobiernos regionales.

Debo recordar que el propio Ejecutivo ha manifestado -y con razón- que, para 1997, los gobiernos regionales van a distribuir una cantidad superior a los 245 mil millones de pesos, que es un monto muy importante, y habrá considerable tiempo durante el cual los gobiernos regionales no podrán actuar en vista de lo que estoy exponiendo.

Por tal motivo, creo que la frase final del último inciso de la disposición Trigesimaquinta transitoria de la Constitución debe entenderse en el sentido de que la ley tiene por objeto la constitución de los gobiernos regionales, y de que todas las disposiciones sobre plazos y períodos -que no son lo trascendente y que han permitido al TRICEL señalar un fecha que también puede ser discutida-

apuntan a que se aplique el objetivo principal de la normativa legal vigente: la constitución de los gobiernos regionales.

En consecuencia, solicito que se envíe al señor Ministro del Interior esta intervención, que contiene la opinión e interpretación del Senador que habla, quien ha trabajado permanentemente en la elaboración de estas leyes, a fin de que se apliquen las disposiciones constitucionales correspondientes y de que los Consejeros Regionales asuman sus responsabilidades el mismo día en que expira el período de los actuales.

He dicho.

--Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del señor Senador, de conformidad al Reglamento.

El señor DÍEZ (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Siebert.

LAMENTABLES DECLARACIONES DE SEÑOR JIMMY CARTER. OFICIOS

El señor SIEBERT.- Señor Presidente, nuevamente a través de la prensa hemos conocido lo que yo califico de lamentables declaraciones del señor Jimmy Carter, referidas a supuestas adquisiciones de armas que tendrían presupuestado realizar nuestras Fuerzas Armadas.

Días atrás, el señor Carter se permitió opinar públicamente respecto de asuntos internos que competen sólo a los chilenos y a lo cual aludió en la sesión de ayer el Honorable señor Sinclair. Ahora lo ha hecho en Argentina -país vecino- en materias en las que ha demostrado un desconocimiento total acerca de la realidad de nuestro sistema de defensa y, sobre todo, en asuntos que no son de su incumbencia.

Sus dichos, además de ser atentatorios contra nuestra soberanía, podrían, incluso, afectar nuestra seguridad nacional, toda vez que se permite opinar respecto de materias de suyo sensibles, especialmente en un período en el que ambos pueblos han hecho grandes esfuerzos para superar sus diferencias, en el que están consolidando un fructífero proceso de integración y, sobre todo, en momentos en que se discute el último de los puntos que podría separarlos.

Sus expresiones llevan a desconocer la tradicional e histórica vocación pacifista de nuestro país, al crear en el extranjero la sensación de que el sistema político chileno faculta a sus Fuerzas Armadas para desarrollar una carrera armamentista que sólo está en su imaginación, seguramente alimentada por algunos chilenos que lo informaron mal.

Por ello, llama la atención que ningún funcionario de Gobierno, especialmente de la Cancillería, haya señalado el malestar oficial por el daño causado por este tipo de opiniones a las relaciones internacionales de nuestro país.

Ahora, si sus compatriotas fabricantes de armas presionan para vender sus productos, sería conveniente que ese señor reservara sus opiniones para ellos y su país, y no las diera a conocer en otros países con preocupaciones más importantes, en donde sus lecciones, precisamente, no tienen cabida. Sin embargo, es poco probable que lo haga, ya que se trata de grupos que sí son influyentes y que seguramente le ayudan a financiar sus costosas giras por nuestros países.

Finalmente, debemos reconocer que justamente, gracias a la gestión del señor Carter, durante su no muy afortunado Gobierno -a mi entender-, Chile y especialmente sus Fuerzas Armadas pudieron desarrollar una tecnología que les permitió ser independientes del tutelaje que tradicionalmente impone el país del norte a los países latinoamericanos que no obedecen exactamente sus dictados.

Por todo lo anterior, deseo que se oficie en mi nombre a la Cancillería y al señor Ministro de Defensa Nacional, a fin de conocer su opinión acerca del tema y las acciones que desarrollarán para neutralizar las negativas declaraciones del señor Carter.

He dicho.

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

El señor DíEZ (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Ríos.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, el señor Carter y las personas que lo acompañaron durante su gestión gubernamental fueron muy ignorantes de la situación de América Latina, incluso en lo referido a la ubicación geográfica de sus distintos países.

Durante una visita que realicé a los Estados Unidos me tocó participar en una serie de reuniones con personeros de la Casa Blanca, uno de los cuales -de apellido Pastor-, que acompañaba al señor Carter, planteaba -entre otros problemas-, la situación limítrofe que en 1978 afectaba las relaciones entre Chile y Argentina. Entonces, le consulté cuál era su opinión y me respondió que le preocupaban los problemas fronterizos que Chile tenía con Brasil. En ese momento, le precisé que Chile nunca ha limitado con Brasil, aun cuando es cierto que este último limita con casi todos los países latinoamericanos. Eso indicaba la falta de conocimiento y la ignorancia sobre la realidad, incluso hasta geográfica, de América Latina.

Por ello, no me llama la atención que el señor Carter ande pontificando por distintos países latinoamericanos sobre las conductas y acciones de sus

gobiernos y pueblos. Una vez mas ha sido muy mal informado, hecho que evidencia una historia de desinformación bastante grande. Así lo entendió el propio pueblo norteamericano que le propinó una de las más grandes derrotas cuando quiso ser nuevamente candidato a la presidencia.

El señor DÍEZ (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

FRACASO DE LEY ARICA. OFICIO

El señor LAGOS.- Señor Presidente, en la Primera Región, de Tarapacá, y en la provincia de Arica y Parinacota, existe una gran preocupación porque la Ley Arica no ha tenido el éxito que hubiésemos querido desde el punto de vista de su desarrollo, conforme a la intención del Gobierno cuando, junto con la comunidad y los Parlamentarios, propuso presentar un proyecto que en definitiva se convirtió en la denominada Ley Arica.

Lo que hoy sucede es muy diferente de lo que ocurría en el pasado, cuando importar un automóvil significaba tener que pagar de 350 a 400 por ciento de su valor, por lo que nosotros contábamos con muchas ventajas en relación al resto del país (por eso el éxito que tuvieron en aquella época -la del Gobierno del General Carlos Ibáñez del Campo- el puerto libre de Arica y la zona franca). Desgraciadamente, el nuevo orden económico tributario, sumado al desarrollo que están alcanzando las regiones limítrofes en el norte de Chile, dan por resultado que Arica aparezca como una ciudad muy deprimida. Y la falta de visión con que a veces se enfrenta el problema nos ha llevado a vivir una etapa en que se denota abandono de nuestro altiplano por parte de sus habitantes, y también una disminución constante de la población ariqueña en los últimos tiempos.

Por otra parte, vemos con alarma que en la Capital abundan industrias químicas mal instaladas. Son frecuentes los incendios que allí se originan. Hace unos días veíamos cómo uno de esos siniestros afectó a la industria de pinturas "Iris" y expuso a gran peligro a la población del norte de Santiago, instalaciones militares y otras construcciones. Lo mismo ocurrió con el incendio de una fábrica de plásticos, con presencia de productos químicos, en la comuna de San Bernardo, lo que puso en peligro a la comunidad del área y a la misma Región Metropolitana.

Eso sucede en circunstancias de que la nuestra es una de las pocas regiones territorialmente más anchas de Chile. Sin embargo, el Gobierno no incentiva la instalación en ella de aquel tipo de industrias. Y puede verse en las zonas norte y noreste de Santiago cómo en la comuna de Huechuraba, por ejemplo,

y en la Avenida Américo Vespucio, se siguen desarrollando proyectos industriales. Aparte la escasez de territorio de que adolece la ciudad en esta región, aquello significa colapso y altos costos que deben afrontar todos los chilenos a causa de la mayor inversión en infraestructura y otros desembolsos, todo lo cual sitúa a Santiago en desventaja si se lo compara con otros lugares, y me refiero especialmente a la Primera Región.

Por tales razones, si el Gobierno tiene en verdad interés -como lo ha expresado el Presidente de la República- en impulsar el desarrollo de Arica, pienso que debería operarse un cambio de actitud en las autoridades económicas y políticas, en orden a enfrentar decididamente la situación por la que está pasando nuestra ciudad. Eso requiere buscar algún tipo de incentivo que en realidad impulse el traslado a Arica de las industrias mencionadas, entre otras. De lo contrario, día a día se producirán en la capital nuevos problemas de tránsito, de congestión, de contaminación y otros, los que irán en desmedro de la propia población, especialmente de los niños.

Sobre esa base, ya en dos oportunidades he solicitado al señor Ministro del Interior que reúna a la Comisión Interministerial Arica (que preside ese Secretario de Estado), para que efectúe un análisis profundo acerca de las causas de la falta de funcionamiento y de resultados de la referida ley, y busque la forma de corregir tal situación.

Nosotros disponemos de múltiples iniciativas que hemos puesto a disposición de la autoridad. Lamentablemente, no se han implementado.

La cuestión, entonces, es que lo que ocurre en la Región Metropolitana, por un centralismo devorador, y la falta de incentivos para las regiones seguirán causando que los habitantes del resto del país paguen un alto costo, porque la mayor inversión en infraestructura se realiza en Santiago, así como también hay más inversión en vivienda, educación y en todos los otros rubros. Entretanto, nosotros seguimos alarmados precisamente porque no se busca la descentralización ni poblar regiones como la Primera, lo que, desde el punto de vista de resguardo de la soberanía y de la geopolítica, constituiría un gran apoyo.

Señor Presidente, pido que se oficie en mi nombre al señor Ministro del Interior solicitándole -como señalé, se lo he planteado en dos oportunidades- reunir al grupo interministerial que él preside y que fue designado por Su Excelencia el Presidente de la República para buscar la solución del problema, la cual no se ha encontrado.

--Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre del Senador señor Lagos, en conformidad al Reglamento.

El señor DÍEZ (Presidente).- En el tiempo del Comité Independiente, tiene la palabra el Honorable señor Horvath.

DECLARACION DE CONGRESO CIENTIFICO SOBRE FLORA Y FAUNA. OFICIOS

El señor HORVATH.- Señor Presidente, la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales ha recibido una declaración suscrita por 245 científicos nacionales y extranjeros y otros participantes en un Congreso que se realizó en la ciudad de Valdivia entre el 6 y el 11 del presente mes de enero. Firman la comunicación con que nos enviaron el documento la doctora Mary T. Kalin Arroyo, de la Universidad de Chile, y el doctor Antonio Lara, de la Universidad Austral de Chile, adjuntando las 245 firmas correspondientes a personeros de una gran cantidad de países. Éstos fueron convocados para analizar la situación de los bosques y ecosistemas templados, de los cuales Chile posee algunos únicos en el mundo.

Dice el documento (que envían al Parlamento, a autoridades del Gobierno chileno, a la opinión pública y en particular a la comunidad científica) que ecólogos, ingenieros forestales, botánicos, zoólogos, entomólogos, genetistas, geógrafos y otros especialistas de Chile y de otros 16 países, participantes en el Congreso antes mencionado, han acordado emitir la siguiente declaración:

1) Los diferentes tipos de bosques nativos del sur de Sudamérica (muy en particular Chile, y, en alguna medida, Argentina) son ecosistemas únicos en el mundo, de especial valor científico por su notable biodiversidad y endemismo (gran número de especies son exclusivas de esta región) y de gran valor económico, estético y cultural.

2) Los trabajos científicos presentados y las visitas efectuadas a terreno demuestran que extensas áreas de bosques nativos de Chile están siendo deterioradas o sustituidas por plantaciones de pinos o eucaliptos. Estos procesos ponen en peligro la riqueza de especies, los suelos, los ecosistemas acuáticos y recursos hídricos asociados al bosque, a nivel local y regional.

3) Durante la última década, la explotación de astillas de bosques nativos en Chile ha conducido a un significativo aumento de la superficie explotada anualmente y deterioro de la calidad de los bosques. La producción de astillas, por su bajo valor agregado, obliga a explotar áreas extensas y altos volúmenes de

madera, con un bajo retorno para los habitantes rurales y propietarios de bosques. Además, este bajo valor agregado no permite invertir en medidas de manejo que aseguren la sustentabilidad y conservación del bosque nativo.

4) En lo que respecta a la sustitución de bosques nativos por plantaciones, consideramos grave la reciente autorización de CONAF para sustituir más de 5.000 hectáreas de bosque lluvioso templado en los predios Chaihuín y Venecia, cerca de Valdivia. Estos bosques, en su mayoría vírgenes o poco intervenidos, son representativos de las áreas forestales de mayor riqueza de especies de plantas y alto endemismo en Chile, y como tales constituyen un patrimonio nacional y mundial.

5) En virtud de estos antecedentes, solicitan respetuosamente a las autoridades del Gobierno de Chile considerar las siguientes medidas en resguardo del patrimonio biológico del país:

a) Detener las explotaciones o proyectos forestales en bosques nativos cuyo producto primario o exclusivo sean las astillas.

b) Poner fin a la práctica de sustitución de bosques nativos por plantaciones de especies introducidas, limitando la expansión de éstas a las áreas desprovistas de bosques.

c) Revisar la autorización otorgada para sustituir bosques nativos en los predios Chaihuín y Venecia, en consideración a sus graves impactos ecológicos y ambientales en la región.

d) Promover el manejo sustentable de los bosques nativos y destinar mayores recursos a la investigación que contribuya a actualizar el conocimiento del estado de conservación de la flora y fauna en las regiones del país sujetas a intenso uso agrícola y forestal.

e) Reconociendo que el Sistema Nacional de Áreas Silvestres Protegidas del Estado (SNASPE) no es suficiente para proteger la biodiversidad de los bosques de Chile, promover toda acción que incentive la creación de áreas protegidas en predios privados del país.

Llaman a todos los ciudadanos chilenos, incluyendo a empresarios, pequeños y medianos propietarios, ambientalistas y jóvenes, a tomar conciencia del valor del patrimonio biológico del país, colaborando generosamente con la conservación de las especies y ecosistemas nativos, cada uno de acuerdo con sus posibilidades y ámbito de acción.

Teniendo en cuenta la inminente puesta en marcha de la certificación forestal y los acuerdos internacionales respecto al uso sustentable de los bosques –de los cuales Chile es signatario-, las medidas propuestas favorecerán la competitividad de los productos forestales chilenos en el mercado mundial y la estabilidad y desarrollo de la industria forestal chilena en el largo plazo.

Señor Presidente, estimamos de muy alto valor esta declaración, sobre todo por la naturaleza de las personas que la firman y los trabajos que han traído y compartido con científicos y especialistas de nuestro país.

Por esa razón, me permito solicitar, en primer lugar, hacerla llegar a los señores Ministros de Agricultura y del Interior para que nos informen respecto de ella. En segundo término, en lo que se refiere a los predios Chaihuín y Venecia en Valdivia, oficiar al señor Ministro de Agricultura y al señor Director Nacional de CONAF, con el objeto de impedir la tala masiva de bosques en dicha región mientras no se investiguen y resuelvan las presuntas irregularidades que han ocurrido allí. Por cuanto se ha vulnerado la Ley de Bosques y la Ley de Bases del Medio Ambiente, últimamente tramitada en el Congreso, y, muy en particular, para que mientras se desarrollan esas acciones -que siempre tienen alguna demora desde el punto de vista administrativo en el país- se preserven las quebradas y las áreas con riesgo de erosión, porque hay denuncias de que se trata de una tala masiva que no respeta la configuración del terreno. Asimismo, pido oficiar al señor Ministro de Relaciones Exteriores, a fin de que incluya en la Convocatoria para lo que resta de la Legislatura Extraordinaria el Convenio Internacional para prevenir la Desertificación. Quiero destacar que el Senado, y en particular su Comisión de Medio Ambiente, se encuentran en disponibilidad de analizarlo en profundidad dentro de esta Legislatura.

Finalmente, quiero hacer presente que en esta semana -la última antes de iniciarse el receso legislativo de febrero- se ha presentado una moción para valorar los árboles urbanos en Chile. La verdad es que el efecto educativo, cultural y formativo que deriva de valorar la relación de los seres humanos, en especial con los árboles más próximos a las concentraciones urbanas, merece la atención del Ejecutivo para que también analice la inclusión de dicha moción en la Convocatoria a la actual Legislatura Extraordinaria.

Gracias, señor Presidente.

--Se anuncia el envío de los oficios solicitados, en nombre del señor Senador, en conformidad al Reglamento.

El señor DÍAZ.- ¿Queda tiempo para el Comité Demócrata Cristiano, señor Presidente?

El señor DÍEZ (Presidente).- Ya se ofreció la palabra en el tiempo de su Comité, señor Senador, y nadie quiso hacer uso de ella. Pero, si Su Señoría desea intervenir, no hay problema.

El señor DÍAZ.- Gracias, señor Presidente.

HOMENAJE EN MEMORIA DE EX PRESIDENTE EDUARDO FREI MONTALVA

El señor DÍAZ.- Señor Presidente, quiero hacer uso de la palabra con motivo de ser ésta una ocasión muy especial.

Hoy, 22 de enero, se cumplen 15 años del fallecimiento del Presidente Eduardo Frei Montalva. A esta hora, en la Catedral de Santiago se efectúa una misa en su memoria. Esto explica la ausencia en la Sala de los Senadores demócratacristianos, que se encuentran en ese lugar en estos momentos. Yo me he quedado para hacer un breve recuerdo de él.

Lo que se está realizando en la capital se repite en cientos de localidades del país, tal como ha venido sucediendo en el curso de los últimos quince años. Hoy, nuestro Partido está de luto.

A quince años de su ausencia terrenal, Frei está más presente que nunca entre nosotros: sus pensamientos vigentes, sus discursos golpeando con fuerza nuestras conciencias, y su vida, "recta como una espada y limpia como un rayo de luz" –al decir de Tomic-, iluminando nuestra ruta de militantes.

Asistí esa tarde de febrero de 1982 a las honras fúnebres del camarada Eduardo Frei en la Catedral de Santiago, y, como miles de demócratacristianos, sentí el peso de la orfandad.

Él no nos ha abandonado; nosotros no lo hemos olvidado. Donde hay un militante, hay una oración, un recuerdo y un renovar el compromiso de servir y luchar por sus ideales.

Frei, como Rodrigo Díaz de Vivar, el Mío Cid, ha ganado batallas después de muerto. Invocando su nombre, hemos despertado la memoria de los chilenos; revivido el heroísmo multitudinario e irrepetible de la marcha de la patria joven, y actualizado su fecundo Gobierno de revolución en libertad.

Fue Senador de la República, honrando a la Cámara Alta con su civismo culto y su oratoria convincente, fruto de sus profundas convicciones y conocimientos. El Senado, a su vez, lo distinguió eligiéndolo su Presidente, cargo

que ejerció con la tradicional dignidad y brillo con que han actuado todos los Presidentes de esta Alta Corporación.

Esta tarde, los militantes democratacristianos recordamos y homenajeamos a Eduardo Frei Montalva, fundador del Partido, padre espiritual nuestro,preciado patrimonio, guardián celoso de nuestra doctrina y apóstol de su mensaje.

No se trata, por supuesto, de reseñar en estos pocos minutos su prolífica vida política; de realzar su estatura de estadista, su profundidad de pensador y escritor, su condición de luchador sin tregua, ni los logros de su Gobierno, que el pueblo reconoce como el mejor del siglo.

Frei, Tomic y Leighton murieron en verano. Flechas rojas en vuelo hacia el límpido fondo azul, sin nubes ni vientos encontrados que demoraran su encuentro con el Padre. En su viaje a la eternidad, dejaron una estela en el cielo de Chile que los militantes de la Democracia Cristiana debemos seguir.

He dicho.

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

--Se levantó a las 19:28.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción