

REPÚBLICA DE CHILE

DIARIO DE SESIONES DEL SENADO PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 331ª, ORDINARIA

Sesión 34ª, en martes 12 de septiembre de 1995

Ordinaria

(De 16:8 a 20:28)

**PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES GABRIEL VALDÉS,
PRESIDENTE, RICARDO NÚÑEZ, VICEPRESIDENTE,
Y NICOLÁS DÍAZ, PRESIDENTE ACCIDENTAL
SECRETARIOS, LOS SEÑORES RAFAEL EYZAGUIRRE
ECHEVERRÍA, TITULAR, Y CARLOS HOFFMANN
CONTRERAS, SECRETARIO SUBROGANTE**

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

- ¿Alessandri Besa, Arturo
- ¿Bitar Chacra, Sergio
- ¿Calderón Aránguiz, Rolando
- ¿Cantuarias Larrondo, Eugenio
- ¿Cooper Valencia, Alberto
- ¿Díaz Sánchez, Nicolás
- ¿Díez Urzúa, Sergio
- ¿Errázuriz Talavera, Francisco Javier
- ¿Feliú Segovia, Olga
- ¿Fernández Fernández, Sergio
- ¿Frei Bolívar, Arturo
- ¿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
- ¿Martin Díaz, Ricardo
- ¿Mc-Intyre Mendoza, Ronald
- ¿Muñoz Barra, Roberto
- ¿Núñez Muñoz, Ricardo
- ¿Ominami Pascual, Carlos

¿Otero Lathrop, Miguel
¿Páez Verdugo, Sergio
¿Piñera Echenique, Sebastián
¿Prat Alemparte, Francisco
¿Romero Pizarro, Sergio
¿Ruiz De Giorgio, José
¿Ruiz-Esquide Jara, Mariano
¿Siebert Held, Bruno
¿Sinclair Oyaneder, Santiago
¿Thayer Arteaga, William
¿Urenda Zegers, Beltrán
¿Valdés Subercaseaux, Gabriel
¿Zaldívar Larraín, Andrés

Concurrieron, además, los señores Ministros del Interior y de Vivienda y Urbanismo.

Actuó de Secretario el señor Rafael Eyzaguirre Echeverría y de Prosecretario, el señor Carlos Hoffmann Contreras.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

--Se abrió la sesión a las 16:8, en presencia de 38 señores Senadores.

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

HOMENAJE EN MEMORIA DE PERIODISTA RECIENTEMENTE

FALLECIDO DON CLAUDIO LEFORT COLTTERS

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Con profundo pesar debo dar cuenta al Honorable Senado del fallecimiento del periodista y amigo don Claudio Lefort Coltters, joven de 28 años que trabajó junto a la Corporación desde el año 1991, demostrando su generosa personalidad, inteligencia, capacidad profesional y un constante, leal y honorable servicio al Senado y a los señores Senadores. A tan temprana edad ha tenido una muerte súbita, que a todos nos debe conmover.

En nombre del Senado, quiero rendir este homenaje y expresar desde aquí a sus deudos, nuestros más profundos sentimientos de pesar.

Al mismo tiempo, deseo recordar que sin profesionales de los medios de comunicación nuestro trabajo ¿con un valor en sí mismo¿ no tendría la dimensión que necesita un Poder del Estado del cual somos sus representantes. Y Claudio Lefort Coltters realizó su labor con extraordinaria calidad, inteligencia y honradez.

Sus funerales se efectuarán mañana, a las 11, en la parroquia de Viña del Mar. Y pensamos que al menos los señores Senadores que se encontraban más cerca de él podrán concurrir a la misa. Para ello, trataremos de retrasar,

en la medida de lo posible, el inicio de la sesión especial destinada a escuchar el informe que rendirá el señor Presidente del Banco Central de Chile

.

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Se dan por aprobadas las actas de las sesiones 10a y 11a, ordinarias, en 22 de junio y 4 de julio del presente año, respectivamente, que no han sido observadas.

Las actas de las sesiones 12a, ordinaria, y 13a, especial, en 5 y 6 de julio del presente año, respectivamente, se encuentran en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

IV. CUENTA

El señor VALDÉS (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

Dos de la Honorable Cámara de Diputados:

Con el primero comunica que ha aprobado, en los mismos términos en que lo hizo el Senado, el proyecto de acuerdo sobre aprobación del Tratado de Extradición entre las Repúblicas de Chile y de Australia.

¿Se toma conocimiento, y se manda comunicar a Su Excelencia el Presidente de la República.

Con el segundo comunica que ha dado su aprobación al proyecto que dispone la restitución de bienes confiscados y adquiridos por el Estado a través de los decretos leyes N°s 12, 77 y 133, de 1973; 1.697, de 1977, y 2.346, de 1978, o la indemnización de ellos.

¿Pasa a la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales, y a la de Hacienda.

Del Tribunal Constitucional, con el que remite copia autorizada de la sentencia recaída en el proyecto de ley sobre restricciones a actividades relacionadas con el tabaco, al ejercer el control de constitucionalidad, según lo dispone el artículo 82, N° 1, de la Carta Fundamental.

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

Tres del señor Ministro de Obras Públicas:

Con los dos primeros responde oficios enviados en nombre del Senador señor Larraín, referidos a la regulación de crecidas en el Embalse Colbún y a la construcción del Embalse San Juan, ambos ubicados en la Séptima Región.

Con el tercero contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, relativo al trazado de la Carretera Austral en las Regiones Décima y Undécima.

¿Quedan a disposición de los señores Senadores.

Del señor Embajador encargado de la Oficina de Enlace con el Congreso Nacional del Ministerio de Relaciones Exteriores, con el que remite copia del acuerdo aprobado por la Comisión Delegada del Congreso de la República de Venezuela, sobre la situación política en Chile.

De la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento, con la que emite un pronunciamiento respecto de la consulta de la Sala relativa a estudiar alguna disposición que establezca que la persona amnistiada no solamente sea beneficiada desde el punto de vista penal, sino que, también, le sean restituidos todos los derechos civiles.

¿Se toma conocimiento.

Informes

Dos de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento:

El primero recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, y la N° 18.290, Ley de Tránsito.

El segundo recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica diversos artículos del Código Penal, con el objeto de sustituir las escalas de multas expresadas en sueldos vitales por otras expresadas en ingresos mínimos mensuales o en porcentajes de los mismos.

De la Comisión de Medio Ambiente y Bienes Nacionales, recaído en el proyecto de ley, en tercer trámite constitucional e iniciado en moción de los Senadores señores Ruiz-Esquide y Andrés Zaldívar, que modifica el decreto ley N° 2.695, de 1979, que fija normas para regularizar la posesión de la pequeña propiedad raíz, con urgencia calificada de "simple".

De la Comisión de Vivienda y Urbanismo, recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que facilita las operaciones de los sistemas de financiamiento habitacional.

¿Quedan para tabla.

Mociones

De los Senadores señores Diez, Otero y Piñera, con la que inician un proyecto de reforma constitucional sobre probidad funcionaría y transparencia en el ejercicio de la función pública.

¿Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

De los Senadores señores Bitar, Matta y Núñez, con la que inician un proyecto de reforma constitucional que incorpora la iniciativa popular como mecanismo de participación ciudadana.

¿Pasa a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Terminada la Cuenta.

MODIFICACIÓN DE LEYES SOBRE JUZGADOS

DE POLICÍA LOCAL Y DE TRÁNSITO

El señor THAYER. ¿ Señor Presidente, deseo hacer una pregunta sobre la Cuenta.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor THAYER. ¿ Señor Presidente, en la Cuenta, aparece un informe que recae sobre una iniciativa modificatoria de la Ley de Tránsito, la misma que estamos estudiando actualmente.

Quiero saber qué sentido tiene ese proyecto, y si fue propuesto antes o después del que se está despachando.

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

Señor Presidente, la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento trató hoy en la mañana el punto y las situaciones que se nos plantean.

La Comisión de Transportes envió una norma que analizaba a la de Constitución para su estudio, como correspondía por tratarse de una modificación a la Ley sobre Juzgados de Policía Local; pero llegó de la Cámara de Diputados un proyecto en el que también se proponen modificaciones al procedimiento ante esos tribunales e igualmente a la Ley de Tránsito.

Se trata, por consiguiente, de una situación que ya hemos hecho presente: sin darnos cuenta, nos encontramos con tres o cuatro proyectos de modificaciones a una misma ley. En la mañana discutíamos en la Comisión de Constitución sobre cómo se podrían unificar distintas iniciativas que versan sobre un mismo cuerpo legal. Sucede que se enmienda una ley, una semana más tarde vuelve a cambiarse alguna disposición de la misma, y al mes se propone otro proyecto con igual fin. Y todas esas iniciativas se tramitan simultáneamente en el Senado.

Ése es un hecho real, respecto del que la Comisión emitió un informe, para que sea conocido por la Sala. Si ésta lo aprueba en general, se abriría un plazo para indicaciones; pero efectivamente contiene una modificación a la Ley de Tránsito.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Es paradójica la situación en que nos encontramos. Pese a que desde hace tres semanas estamos estudiando la Ley de Tránsito, nos llega un proyecto de modificación de la misma, lo que hace difícil el trabajo. Se podrían tratar estas iniciativas conjuntamente, para lo cual la Comisión de Constitución estudiaría la manera de complementar ambos textos, lo cual es lo lógico, porque los dos tienen el mismo ámbito. Y el instrumento del Senado para dilucidar tal problema es esa Comisión.

El señor THAYER. ¿ Y hay un tercer proyecto sobre el mismo asunto, el cual viene de la Cámara de Diputados, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Entonces, a primera vista resulta bastante complicado seguir discutiendo el proyecto que modifica la Ley de Tránsito, si vienen otros que también la reforman.

Propongo suspender el debate de aquél y dar facultades a la Comisión de Constitución para que, reteniendo la iniciativa que está en discusión, reciba las otras dos y las junte. Así informaría a la Sala sobre un solo texto.

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

Lo que Su Señoría propone es imposible jurídica y constitucionalmente, porque uno de los proyectos está en trámite en la Cámara de Diputados; el otro se encuentra en su segundo trámite en el Senado y en discusión particular, y el tercero tiene que traerse a la Sala para ser visto en general.

La Comisión estuvo analizando este asunto, no en relación al presente caso, sino a raíz de una consulta que se le formuló. Lamentablemente, no hay normativa legal alguna que permita actuar como lo propone el señor Presidente, aunque la lógica así lo señale.

En la Comisión de Transportes, muchas veces el señor Ministro pidió que no se discutieran determinados aspectos de un proyecto, porque ellos estaban contenidos en otro que se propondría, como sucedió en el caso de la ley sobre telecomunicaciones números uno, dos y tres, porque el Ejecutivo, en lugar de una iniciativa, envía modificaciones separadas. En tales casos, el problema para legislar es bastante serio, porque, durante el estudio de una iniciativa, el señor Ministro anuncia que hay otra sobre el mismo asunto, que a la sazón se encuentra en la Cámara de Diputados.

En consecuencia, el problema no es de solución de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, ni de la de Transportes y Telecomunicaciones, ni de ninguna otra, pues se trata de proyectos distintos que deben tratarse separadamente.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ En todo caso, su estudio correspondería a la Comisión de Transportes.

Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, quiero ratificar el juicio de que necesariamente tenemos que tratar en forma separada estos proyectos.

En primer lugar, nadie puede cuestionar el derecho de iniciar proyectos modificatorios de leyes a los distintos actores facultados para hacerlo, cuando lo estimen pertinente.

En segundo término, de una rápida revisión del boletín mencionado en la Cuenta se desprende que la iniciativa se originó en moción de distinguidos señores Diputados, y no en mensaje del Presidente de la República.

En seguida, el proyecto en cuestión tiene por objeto reemplazar la expresión "sueldos vitales" por la de "ingresos mínimos" en ciertos artículos del Código Penal. Ésta es una materia en la que el Senado puede adelantar una opinión; estamos en pleno debate, y vamos a entrar a discutir cómo entendemos que deben establecerse ciertas sanciones en la Ley de Tránsito.

De este modo, independientemente de que las normas que se mencionan en la Cuenta inciden en el debate de la Ley de Tránsito, tenemos que despacharlas en el orden establecido, exponiendo nuestra opinión respecto de aquélla, la cual se ha analizado en profundidad en la Comisión. Eso nos podría servir de orientación cuando tengamos que debatir el otro proyecto.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Thayer.

El señor THAYER. ¿ Señor Presidente, aquí hay una cuestión de tiempo. La ley que se despacha primero pierde frente a la que se despacha después, ya que la segunda deroga o modifica la primera. Por eso se va creando una situación que no podemos esquivar, pues existe libertad de iniciativa para presentar proyectos, o mociones, o incluso mensajes enviados a la Cámara de Diputados o al Senado. Pero tenemos que ser capaces de encontrar la forma de que el tiempo se emplee en forma racional.

No oculto mi anhelo de que podamos despachar "formalmente" ¿diría¿ el proyecto que estamos estudiando desde hace tanto tiempo sobre la Ley de Tránsito, si vamos a tener que rever toda la discusión a raíz de presentarse nuevas iniciativas al respecto.

Como no veo más solución que tratar la Ley de Tránsito, lo más rápidamente posible, no tiene mucha lógica gastar el tiempo de los Honorables colegas, del Senado y del país en una situación que no tiene destino.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Coincido plenamente con la opinión del Senador señor Thayer, pues el Senado tiene que cumplir las leyes y los reglamentos, ajustándose a la Lógica y, al mismo tiempo, haciendo un trabajo eficaz.

Si sabemos que en quince o veinte días habrá que modificar lo que estamos discutiendo acaloradamente hoy día, no estaríamos trabajando bien, ni ocupando el tiempo político y jurídico adecuadamente, aun cuando respetemos el Reglamento.

Soy partidario de buscar la forma de que el problema se dilucide en forma completa. Pero, si sabemos que esta tarde discutiremos sobre algo que va a ser modificado dentro de poco o que tendremos que revisarlo en función de otros antecedentes, estimo que no estamos procediendo bien, pues realizaríamos algo muy mecánico y perfecto desde el punto de vista reglamentario, pero poco eficiente.

Ésa es mi personal opinión, pero la resolución debe adoptarla el Senado.

Tiene la palabra el Honorable señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.¿ Señor Presidente, si se procediera de otra manera, salvo que los proyectos estuvieran tramitándose simultáneamente, significaría inhibir la posibilidad de que cualquier Senador o el Ejecutivo planteara una modificación legal, porque desde el momento en que se presentara un proyecto se entendería paralizado cualquier otro cuya tramitación pudiera estar, incluso, mucho más avanzada.

El tema se analizó en la Comisión de Constitución, donde se estimó que no podía obligarse a la refundición ni a la tramitación conjunta de proyectos, a menos que éstos hubieran ingresado en fechas cercanas, tuvieran un tratamiento semejante y estuvieran siendo tramitados simultáneamente. De otra forma, cada proyecto quedaría sujeto a que un Parlamentario presentara o no otra iniciativa sobre la misma materia.

En este caso, creo que podría recogerse el contenido del segundo proyecto por la vía de las indicaciones, abriéndose un plazo especial con ese fin o ateniéndose a los procedimientos existentes, siempre que los Parlamentarios autores de la moción aceptaran esta fórmula, porque sería perfectamente legítimo que ellos decidieran mantener en pie su iniciativa.

Éste es el problema que enfrentamos, y la única manera de solucionarlo, en mi opinión, sería permitiendo la incorporación de las ideas del proyecto posterior al que está más avanzado, en la forma de indicaciones, para lo cual sería necesario establecer un plazo especial y pedir a los autores de la iniciativa que transformaran sus normas en proposiciones, sistema que no está reglado y que tendría que ser aprobado por la Sala. Cualquier otra forma de resolver el problema significaría, repito, inhibir las mociones parlamentarias e, incluso, la acción del propio Ejecutivo.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, estamos frente a un problema abstracto, para llamarlo de alguna manera, que apunta al modo como opera

el Reglamento, y otro problema concreto, que dice relación al proyecto en cuestión.

Quiero recordar que varios señores Senadores ¿entre los que me cuento¿ hemos planteado reiteradamente que en esta iniciativa se han introducido una serie de normas ajenas a su idea central, referente a las licencias de conducir. Además, el mismo señor Ministro hizo presente en el Senado que ciertas materias, relativas a determinados temas, venían comprendidas en otro proyecto. Para mí, lo lógico sería que todas las modificaciones a una normativa de aplicación tan frecuente como la Ley de Tránsito fueran estudiadas en un solo texto.

El planteamiento del Honorable señor Fernández consiste en tramitar en conjunto ambos proyectos y, para ese fin, abrir un nuevo plazo para presentar indicaciones. Ello, si bien significa un análisis coordinado de las dos iniciativas, en la práctica implica estar modificando en forma escalonada la Ley de Tránsito, lo cual podría generar problemas en su aplicación, tanto más cuanto que se trata de una normativa cuyo conocimiento se exige, de manera real y efectiva, a todas las personas mediante los exámenes correspondientes, y que se aplica a diario en todo el país. Es importante, en consecuencia, que no sea objeto de modificaciones a modo de goteras, esto es, unas primero y otras después. Lo anterior, sin perjuicio de que el señor Ministro ha hecho presente también que el proyecto, presumiblemente, dará origen a una Comisión Mixta.

En lo que a mí respecta, considero que una fórmula sería acelerar la tramitación de la iniciativa que acaba de llegar.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Al parecer no habría acuerdo en alterar la situación reglamentaria, de forma tal que sólo procedería seguir analizando el proyecto ubicado en el primer lugar de la tabla, quedando el otro para ser tratado oportunamente.

Si le parece a la Sala, así se haría.

Acordado.

V. ORDEN DEL DÍA

Boletín N°739-07

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que modifica la Ley de Tránsito en lo relativo a la obtención de licencias de conducir, con nuevo segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

¿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.

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.

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 y 33a, en 16, 17, 22, 23 de agosto y 5, 6 y 7 de septiembre de 1995 (queda pendiente la discusión particular).

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Corresponde continuar la discusión particular del proyecto.

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

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Sí, señor Senador.

El señor OTERO.¿ Me gustaría hacer una observación general sobre las materias pendientes antes de entrar a discutir cada disposición en particular, ya que se está produciendo una situación muy conflictiva.

Si se vota cada artículo por separado sin conocerse el resto de las disposiciones de la ley y la interrelación entre las normas, el resultado será una legislación no comprensible. Por eso, sería conveniente que los señores Senadores, para lo que falta del proyecto, supieran qué ideas se adoptaron en la Comisión y la razón de su aprobación, porque en una discusión particular uno queda limitado al análisis de un solo artículo.

Por lo tanto, señor Presidente, si Su Señoría me lo permite, yo podría hacer una introducción general al tema que corresponde debatir ahora, cual es el relativo a las multas, su monto y su reajustabilidad.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Si le parece a la Sala, para mejor comprensión de la estructura del proyecto, se acogería la sugerencia del Senador señor Otero.

Acordado.

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO.¿ Gracias, señor Presidente.

Al estudiar el tema de las multas, la Comisión, con el fin de seguir la tónica que ha imperado en el Senado y atendiendo a una solicitud del Gobierno, decidió que había que expresarlas en un valor constante. Cuando llegue el

momento de discutir cada artículo en particular, citaré las opiniones que dicho organismo tuvo presentes.

Lo importante es la estructura de las multas. Actualmente, hay un monto fijo para cada infracción. La Comisión consideró injusto este sistema, ya que, a su juicio, existen muchos elementos que deben tomarse en cuenta al momento de sancionar al infractor. Es más, los conductores de la locomoción colectiva y los sindicatos de choferes profesionales señalaron que hoy no existe prácticamente justicia de policía local, porque cuando se cursa una infracción, el afectado debe limitarse a concurrir al tribunal a pagar el monto respectivo y no tiene posibilidad de hablar con el juez, ya que el castigo se encuentra establecido por la ley en forma única.

Por tal motivo, la Comisión se inclinó por el sistema de multas máximas y multas mínimas, de manera tal de estructurar una escala que el juez pueda recorrer atendiendo a las circunstancias de cada infracción en particular. Aún más: se facultó a los jueces para condonar la multa o rebajar su monto de acuerdo con la situación socioeconómica del infractor, a quien, asimismo, se dio el derecho, en el caso de que la municipalidad respectiva haya establecido trabajos comunitarios, a elegir uno de entre ellos, en lugar de pagar la multa correspondiente.

Consecuentemente, se hizo aplicable una norma del Código Penal según la cual el juez tiene la obligación de fijar la multa en consideración a la situación socioeconómica de cada persona, en lo cual aquí se ha insistido muchas veces y que resulta fundamental. No es lo mismo aplicar una multa de 20 mil pesos a un individuo que gana 1 millón o 2 millones de pesos mensuales que aplicársela a otro que gana 100 mil pesos. Eso, evidentemente, no es lógico ni justo. Por eso, la Comisión estableció una escala y, junto con ella, la obligatoriedad del juez de investigar la situación socioeconómica de los infractores. Asimismo, se autorizó al magistrado para dar hasta 12 meses de plazo para el pago de las multas.

Por otro lado, se acordó rebajar las suspensiones prácticamente a la mitad. ¿Por qué? Porque había una norma, que lamentablemente fue rechazada por el Senado, en virtud de la cual si un individuo no respeta una suspensión o la cancelación de la licencia, incurre en una infracción de tal gravedad que constituye un ilícito penal. La Sala, como no conocía la otra parte de la rebaja de las suspensiones ¿se estimaba que éstas eran demasiado castigo y que había que disminuirlas a la mitad¿, rechazó esa norma, de tal manera que las suspensiones quedaron reducidas a la mitad, pero la persona que las infrinja va a sufrir un castigo mínimo, lo que hace que aquéllas resulten prácticamente ilusorias.

Éste es el contexto general que tuvo la Comisión para analizar las sanciones para las distintas infracciones.

En cuanto al monto de las multas, se puede señalar que los mínimos fijados por la Comisión ¿que, repito, son susceptibles de ser condonados o

rebajados por el juez según la situación socioeconómica del infractor ¿ son inferiores a los montos actuales. Obviamente, son mayores en los tramos superiores, porque se desea dar al juez cierta latitud para administrar justicia, a fin de que pueda aplicar multas de mayor gravedad a una persona que posee mayores recursos económicos o que es reincidente o que sin justificación alguna ha infringido las normas del tránsito en forma grave y seria. Es decir, todo lo relativo al ordenamiento de las multas está destinado a otorgar cierta flexibilidad a los jueces de policía local, la que ¿repito¿ parte de un mínimo más bajo que la multa actual y llega a un máximo que sí es más elevado que la multa vigente. Lo anterior tiene el paliativo de que el juez puede rebajar la multa e incluso condonarla. Asimismo, puede fijarla tomando en consideración la situación socioeconómica del infractor. También puede optar por enviar a la persona a seguir un curso de seguridad, en lugar de aplicarle la multa. Y, por último, en aquellos casos en que el infractor no pueda pagar, podrá optar por ejecutar trabajos comunitarios, de acuerdo con una equivalencia en días que se establece para tal efecto. En todo caso, esta última sanción no la impone el juez, sino que es a elección del infractor. De manera que todo el sistema vigente ha sido cambiado precisamente en beneficio de los conductores de menores recursos económicos.

El señor MUÑOZ BARRA. ¿ ¿Me permite una consulta, señor Senador?

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Pido la palabra.

El señor OTERO. ¿ Éste es el análisis de carácter general que puedo hacer, sin perjuicio de que cuando tratemos cada artículo pueda hacer uso de la palabra respecto de cada indicación.

Si la Mesa lo permite ¿porque me autorizó para hacer una exposición general¿, yo no tengo inconveniente en concederle una interrupción, señor Senador.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Pero es que no podemos caer en un debate de carácter general con motivo de una explicación general. Y lo que corresponde es ir artículo por artículo. Porque, de lo contrario...

El señor MUÑOZ BARRA. ¿ Deseo formular una breve consulta.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, discrepo de la explicación general que ha dado el Honorable colega. Creo que ha desorientado al Senado. Por lo tanto, una vez que Su Señoría concluya su intervención, solicito hacer uso del derecho a réplica para exponer un punto de vista diferente.

El señor MUÑOZ BARRA. ¿ Si el señor Presidente me lo permite, deseo formular una breve consulta al Honorable señor Otero.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Por supuesto.

El señor MUÑOZ BARRA. ¿ Cuando el Honorable colega dice que los jueces tendrán atribuciones para disminuir las multas, ¿se refiere a una

decisión en conciencia del señor magistrado, o éste va a necesitar de la opinión de algún experto que le proporcione un informe respecto de la condición socioeconómica de quien enfrenta una trasgresión? ¿Cómo se va a determinar la calidad socioeconómica? ¿Por una decisión per se del señor magistrado o porque él va a contar con el informe de un especialista en ese sentido?

El señor OTERO.¿ No. De conformidad a la legislación sobre policía local, que rige todas estas materias, será el juez quien establecerá los hechos. Obviamente, si le merecen dudas las afirmaciones hechas por el infractor, podrá pedir que se acrediten los hechos. Pero, en el fondo, se ha dejado abierto el procedimiento, con el objeto de que la misma persona que enfrenta un problema pueda llegar con un certificado de sueldo o de remuneración, que servirá como antecedente suficiente. De lo contrario, se producirá una burocratización excesiva de la norma.

El señor PIÑERA.¿ ¿Me permite una brevísima interrupción, con la venia de la Mesa, Senador señor Otero?

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Había solicitado previamente la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor PIÑERA.¿ Pero la materia a la cual se referirá el señor Senador es de fondo.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Así es.

Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PIÑERA.¿ Señor Senador, uno de los problemas más graves de las multas es el costo de pagarlas. No me refiero al monto de ellas, sino a los trámites burocráticos que se deben realizar y al tiempo que se pierde en cancelarlas.

Y una de las inquietudes manifestadas por el público en general es la de que exista un valor único, que pueda ser cancelado sin cuestionamiento ni discusiones ante el juez. Es decir, que se pueda aceptar la pena y cancelar en forma expedita y fácil en un banco, por ejemplo. ¿Qué hay sobre esto en el proyecto?

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, esa materia es abordada por otra iniciativa de ley, que acaba de ser informada por la Comisión respectiva y se encuentra para ser discutida en general.

En la Comisión se estudió esta materia buscando una manera de facilitar las cosas, porque esta situación crea dos problemas distintos.

En primer lugar, se da al juez la facultad de recorrer toda la escala de multas. Debe determinar cuál es la multa que debe pagar el infractor. ¿Va a pagar el mínimo, el máximo o el promedio? Y debe establecer cuándo la pagará.

En segundo término, hay normas que establecen que, cuando una persona ha sido reincidente en ciertas infracciones, puede ser sancionada, además, con la suspensión de la licencia. Entonces, es posible que el hecho de pagar anticipadamente signifique que el tribunal considere el asunto terminado. Pero también podría darse el caso de que hubiera pendiente una infracción mayor, que motive la suspensión de la licencia. Pues bien, toda esta materia se encuentra en el otro proyecto de ley, que ha sido informado y respecto del cual los señores Senadores podrán formular las indicaciones que estimen convenientes.

Gracias, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ No sé si la respuesta corresponde exactamente a lo que preguntaba el señor Senador.

El señor PIÑERA.¿ La respuesta es que hasta ahora no existe un mecanismo que permita a un simple mortal aceptar su culpabilidad e ir a pagar algún valor.

El señor HAMILTON.¿ No existe.

El señor PIÑERA.¿ El Honorable señor Otero ha dado múltiples razones para que debemos seguir teniendo un costo, por la forma de pago, que para mucha gente excede con creces el monto cancelado.

El señor HAMILTON.¿ No hay ninguna norma sobre eso en el proyecto.

El señor OTERO.¿ Se la propuso en este proyecto, pero a raíz de las observaciones que se formularon en la Comisión, y a indicación del propio Ejecutivo, no se la consideró, porque iba a venir en un proyecto de ley separado, al cual se ha hecho mención. De modo que dicha norma no está en la iniciativa en debate.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, acepté la proposición de Su Señoría en el sentido de que el Honorable señor Otero efectúe una exposición general, porque entiendo que el tema requiere de cierta continuidad. Pero debo insistir en que hace falta, de una manera más permanente, la institución del Senador Informante, con el objeto de que pueda orientar a la Sala sistemáticamente respecto de la línea gruesa y de los elementos secundarios de determinada materia, así como de los puntos de vista sobre los cuales existen diferencias. Creo que ese aspecto debe ser perfeccionado.

Ahora, debo recalcar una vez más mi punto de vista diferente. Algunos Senadores tenemos un enfoque distinto al del Honorable señor Otero, lo cual es respetable. Pero no considero apropiado que cada vez que interviene el señor Senador, trate de ponernos, a quienes poseemos una visión diferente a la suya, en una situación como de desconocimiento del proyecto, o como

que votamos en favor de un determinado artículo porque no sabíamos que en otra iniciativa venía, por ejemplo, un cambio en el sistema de suspensión de licencias.

Debo manifestar al respecto que, junto al Honorable señor Hamilton, presentamos indicaciones para rebajar los montos acordados por la Comisión de Transportes respecto de las multas, y adicionalmente lo hicimos sobre el tema de la suspensión de licencias. De modo que en nuestro caso hay una diferencia de enfoque con el Honorable señor Otero, pero no ignorancia. Entonces, creo que es bueno que de una vez por todas quede establecido que tenemos una diferente manera de ver las cosas para enfrentar los graves problemas que aquejan al tránsito y los accidentes que debido a él se generan en el país.

En seguida, hay una segunda afirmación que me parece confusa y ¿debo decirlo derechamente¿ equivocada. Se ha expresado que la Comisión ha propuesto sanciones por un monto inferior en algunos casos a la existente en la actualidad, a fin de que sea el magistrado el que establezca la sanción pertinente, de acuerdo con el conocimiento de los hechos.

Señor Presidente, ello no corresponde a los antecedentes que aparecen en el artículo 203 que se propone, que dice: "Las infracciones o contravenciones gravísimas establecidas en el artículo 197, se sancionarán con multa de dos a cuatro unidades tributarias mensuales,". ¡De dos a cuatro unidades tributarias mensuales!

¿Cuál es hoy la sanción para las infracciones gravísimas? 25 mil 900 pesos. ¿Cuál es el punto de partida de la proposición de la Comisión? 40 mil y tantos pesos. ¿Y cuál es el monto al que se puede llegar? Alcanza a las cuatro unidades tributarias mensuales, es decir, más de 80 mil pesos. Entonces, no es efectivo señalar que la propuesta trae una cantidad menor a la ya establecida.

En segundo lugar, creo que...

El señor OTERO.¿ ¿Me permite una interrupción con la venia de la Mesa, señor Senador?

El señor HORMAZÁBAL.¿ No deseo convertir el asunto en un debate personal.

El señor OTERO.¿ No es ése mi deseo, señor Senador.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Con todo agrado le ofrezco una interrupción, con la venia del señor Presidente.

El señor OTERO.¿ Simplemente, debo reconocer que el señor Senador ha hecho una afirmación que es efectiva respecto de algunos casos. Creo que el debate no es para tener éxito, sino para que el Senado quede mejor informado.

En efecto, Su Señoría tiene razón en lo referente a las infracciones y contravenciones gravísimas, porque se propone que la multa sea de 42 mil a 96 mil pesos, y monto actual es de 25 mil 900 pesos.

En cuanto a las infracciones o contravenciones graves, se sugiere que el monto de la multa sea de 21 mil 237 pesos a 63 mil 711. El monto vigente es de 21 mil 100 pesos. La diferencia se produce por el tiempo que ha tomado la tramitación de este proyecto.

A su vez, la multa por infracciones o contravenciones menos graves quedaría fijada en media a dos unidades tributarias mensuales. Expresado en moneda nacional, sería de 10 mil 618 a 42 mil pesos. El monto actual es de 16 mil 100 pesos. O sea, el mínimo es sesenta por ciento más bajo que el monto actual.

Por último, la multa por infracciones o contravenciones leves quedaría en un total de 5 mil 309 pesos a 21 mil. El monto actual es de 5 mil 400 pesos. O sea, el mínimo es inferior al que existe hoy día. De manera que la afirmación del Honorable señor Hormazábal es efectiva respecto de algunas de estas situaciones, pero, en lo otro, la razón está de parte del Senador que habla. Y la diferencia se ha producido no en el primer caso, sino en el segundo, por la variación de la unidad tributaria mensual.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Puede continuar con el uso de la palabra el Honorable señor Hormazábal, pero, una vez que termine su intervención, volveremos a la discusión particular, porque no podemos abocarnos ahora a un debate general.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, creo que así nos entendemos en el Senado. Precisamente, pensaba continuar mis observaciones señalando que sólo cuando se trata de infracciones menos graves y leves se llega a la conclusión expresada por mi Honorable colega.

En consecuencia, hay claridad en el Senado en cuanto a que todos queremos enfrentar los problemas producidos por los accidentes del tránsito y dictar, en ese sentido, la legislación más apropiada, aunque tenemos divergencias al respecto.

Por nuestra parte, con el Honorable señor Hamilton hemos planteado la posibilidad de hasta duplicar las sanciones actuales, por estimar que el hecho de incrementar su monto ejerce una función pedagógica. Pero ello, no como elemento central ni a los niveles planteados en la Comisión. Y me parece que en ello se centrará, finalmente, el debate del Senado.

Por eso, me he permitido hacer estas reflexiones. Y agradezco a mi Honorable colega el que hayamos precisado los conceptos, para que esta Corporación tenga un debate más ilustrado sobre la materia.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Volvemos a la discusión particular. El señor Secretario informará en qué artículo estábamos.

La señora FELIÚ.¿ Pido la palabra, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Excúseme, señora Senadora, pero debemos continuar el estudio del proyecto en la forma señalada.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, tal vez, podemos facilitar el debate si dilucidamos primero si existe acuerdo en que las multas se fijen en unidades tributarias mensuales; en que aumenten significativamente ¿es algo que se registra en los tramos más altos y se incrementan las figuras expuestas a esta sanción¿, y en que las suspensiones tengan una rebaja equivalente, más o menos, a la mitad de lo establecido hoy en día.

Me parece que si respecto de esos tres temas se llega a un acuerdo, cualquiera que sea, será posible ir dando por despachados varios artículos. Y, a lo mejor, el debate, en esas condiciones, será más expedito que ir viendo artículo por artículo.

Tal es mi proposición.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, no es que pretenda ser majadero, pero debo insistir en que, cada vez que nos hemos apartado de la forma normal de tratar el proyecto ¿que es, en este caso, artículo por artículo¿, se produce esta clase de debate que, dígame lo que se dijere, no contribuye precisamente a aclarar la discusión, y más bien entorpece el avance del estudio del proyecto.

Entiendo que en la sesión anterior quedamos en la aprobación del inciso final del artículo 196 D, donde se estableció que la multa con que se sancionaría la falta de que trata se pagaría en pesos. De modo que lo que sí se podría discutir, para evitar que haya unas multas en unidades tributarias mensuales y otras en pesos, es la fijación de un solo padrón: si las multas a que se refiere el proyecto se van a pagar en pesos, reajustables una vez al año por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o si se van a pagar en unidades tributarias mensuales.

Nosotros fuimos partidarios de la primera opción. Y no deseo repetir las razones.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ ¿Su Señoría propone votar inmediatamente ese aspecto?

El señor HAMILTON.¿ Sí, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Podemos hacerlo, para no seguir en esta discusión. Todos entendemos que aquí hay dos criterios: o se paga en unidades tributarias mensuales, es decir, una fórmula reajutable, o en pesos. Y la fórmula se aplicará a todos los artículos.

El señor OTERO.¿Exacto.

Pido la palabra, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ ¿Por qué no votamos esa proposición?

El señor OTERO.¿ Perdón, señor Presidente. Estimo que, para que el Senado pueda pronunciarse sobre esta materia, hay que poner en su conocimiento ciertos antecedentes que desconoce.

Por mi parte, estoy de acuerdo en que se vote. Podría argumentar, sí, aunque no es mi ánimo hacerlo, que la indicación no corresponde, reglamentariamente, porque debe ser formulada artículo por artículo y determinar, si la multa está expresada en pesos, en cuánto se rebaja.

Aquí se producirá un problema cuyos detalles explicaré en el momento en que Su Señoría me otorgue el uso de la palabra. Ahora me limito a precisar por qué la estoy pidiendo.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Son dos temas diferentes.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Mi propósito es despejar obstáculos y acelerar la discusión del proyecto, sin repetirla. Si la materia a que alude el Honorable señor Otero trasciende a los artículos, me parece que no se requiere mucha información para definir si es más conveniente la determinación en unidades tributarias mensuales o en pesos.

El señor OTERO.¿ Estimo lo contrario, señor Presidente, porque al respecto inciden una serie de informes ¿hay, incluso, un oficio de la Ministra de Justicia¿ y un proyecto de ley, aprobado por unanimidad en la Comisión de Constitución, del cual se acaba de dar cuenta. Me parece que el Senado tiene la obligación de conocer estos antecedentes, que estaban en la Comisión, a fin de que pueda resolver adecuadamente acerca de la materia.

El Senador que habla no se opone a la discusión. Lo único que pide a la Mesa es el tiempo que le corresponde, reglamentariamente, para justificar por qué, con la indicación y la aprobación del Gobierno, fuimos partidarios en la Comisión de las unidades tributarias mensuales.

Sólo eso estoy pidiendo. En consecuencia, ¿me permite la palabra, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente).¿ El Reglamento establece que el Presidente de la Comisión es quien debe proporcionar un informe completo. No puede haber una relación en todos los temas que se plantea. Una vez terminado ese informe, queda a juicio de los señores Senadores la forma como deben votar en general o en particular.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, el Reglamento, frente a cada indicación, me da el derecho de pedir la palabra. Y ésa es la situación en que nos encontramos.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Corresponde a Su Señoría ese derecho, en efecto, pero en el momento en que se vote la indicación.

El señor OTERO. ¿ En relación con cada indicación, señor Presidente, existe el derecho de debatirla.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Le otorgué el uso de la palabra, señor Senador, por ser el Senador informante.

El señor OTERO. ¿ No lo soy, Su Señoría. El encargado de la Comisión es su Presidente. Al Senador que habla le correspondió desempeñarse como tal cuando se trató esta materia.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Pero Su Señoría me solicitó el uso de la palabra para dar una información general.

El señor OTERO. ¿ Exacto.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ La etapa de esa información ya terminó. No puede continuar indefinidamente, porque tenemos que votar.

El señor OTERO. ¿ Pero Su Señoría ha formulado una proposición. Y no es mi intención plantear una objeción reglamentaria respecto de si ella es pertinente o no lo es. El Senado, a mi juicio, tiene derecho a decidirlo. Me parece, sin embargo, que si el señor Presidente me hubiera concedido el uso de la palabra, ya habría terminado de explicar a la Sala por qué en la Comisión nos inclinamos por las unidades tributarias mensuales, con el acuerdo del Gobierno.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Lo que sucede es que no podemos abrir discusión general acerca de si en esta materia se fijan o no unidades tributarias mensuales. Es necesario votar ese punto, porque, si no, tendremos que pronunciarnos al respecto artículo por artículo.

El señor OTERO. ¿ Por eso mismo deseo intervenir, señor Presidente, a fin de abreviar la discusión. Porque, de otro modo, tendré que pedir a Su Señoría, cada vez que una norma se refiera a multas, que volvamos sobre el tema. Y no quiero hacerlo. Lo único que pido es que se me permita explicar al Senado por qué la mayoría de la Comisión fue partidaria, con el acuerdo del Gobierno, de fijar unidades tributarias mensuales.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Ya hemos aprobado varias indicaciones en las que se optó por la fórmula en pesos.

El señor OTERO. ¿ No, señor Presidente. Hay una sola. Y quedó en claro que ello no revestía carácter general, porque la decisión en ese sentido se iba a tomar ahora.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ ¿Por qué no vemos los artículos y evitamos las discusiones generales?

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).¿ Ya terminó la discusión general.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ La última disposición que analizamos fue el artículo 196 D.

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

Creo que aquí se ha producido una confusión. El Honorable señor Otero ¿si entendí bien¿ quiere, de acuerdo con el derecho que nos asiste a todos los Senadores, explicar su punto de vista. Y en su intervención proporcionará antecedentes que, a su juicio, debemos conocer antes de adoptar una decisión. Otros señores Senadores podrán hacer lo mismo. Es un derecho que tenemos.

Considero mejor que sigamos ese camino, para luego votar este punto y dar por resueltos, sobre esa base, todos los artículos donde el problema esté involucrado.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Cabe señalar que no existe indicación alguna acerca de votar en una forma u otra, de manera que esta discusión se hace un poco en el aire. Pero, si se desea dar una explicación sobre el tema y se acepta, como indicación, que la fórmula de pago...

El señor HAMILTON.¿ Pero hubo una votación sobre un tema relacionado con éste.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Hay una indicación pendiente, que todos aceptamos postergar. Y se vincula a la raíz de una de nuestras diferencias: algunos Honorables colegas desean alzar las multas y, además, fijarlas en unidades tributarias mensuales; otros, en cambio, estimamos conveniente aumentarlas en grado inferior, pero en pesos, y que sean reajustarles una vez al año.

Ése es el tema en discusión.

Una indicación ya aprobada, la 220, del Honorable señor Hamilton y del Senador que habla, sustituyó la multa de 10 a 50 unidades tributarias mensuales que fijaba el artículo 196 D ¿monto ya rebajado por la Comisión¿ por una de 25 mil a 100 mil pesos.

Y otra indicación nuestra, subiendo una multa mayor, la establece en pesos.

A mi juicio, allí deberíamos centrar el debate, porque, si en esa materia se produce la decisión del Senado, podemos articular todo lo demás a partir de esa definición principal, y no se requerirá votar la nueva indicación que presentamos con el Senador señor Hamilton, que sustituye las unidades tributarias mensuales en pesos, porque aquí el punto quedaría mucho más claro.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La Comisión, a continuación de lo tratado en la sesión pasada, sugiere suprimir la letra H que agrega el siguiente artículo 196 E:

"La infracción a lo establecido en el inciso primero del artículo 93 bis, será sancionada con multa de 10 a 50 unidades tributarias mensuales y, de acumularse tres infracciones en los últimos 90 días, adicionalmente se decretará la suspensión del permiso de circulación del vehículo, por 30 días."

Esta proposición fue aprobada por unanimidad en la Comisión, habiendo concurrido a ello los Honorables señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

El señor OTERO.¿ Todos estuvimos de acuerdo en la supresión de esa letra. Por eso, en la última columna de la derecha del texto comparado no aparece la disposición citada.

¿Se aprueba la proposición de la Comisión.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La letra I ha pasado a ser letra H, sin enmiendas.

En el N° 22, que ha pasado a ser N° 47, se recomienda, en relación con el artículo 197, contemplar la siguiente letra a), nueva:

"a) Reemplazar en el número 1, la expresión "drogas o estupefacientes" por "estupefacientes o sustancias sicotrópicas".

La Comisión aprobó esta proposición por la unanimidad de sus miembros, Honorables señores Cooper, Otero y Siebert.

¿Se aprueba la proposición de la Comisió

n.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La letra a) ha pasado a ser letra b), sin enmiendas.

La letra b) ha pasado a ser letra c), sustituida por una redactada en estos términos:

"c) Reemplazar su número 3, por el siguiente:

"3.¿ Conducir un vehículo a mayor velocidad que la establecida en el artículo 150;".

Ha sido renovada la indicación N° 224, que suprime el número 3, con la firma de los Honorables señores Siebert, Ríos, Alessandri, Larraín, Horvath, Diez, Prat, Larre, Thayer y Urenda.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ En discusión la indicación renovada.

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

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, aprobar esa supresión sería un error, porque significaría mantener lo que ocurre hoy, en el sentido de que si en un sector se cambia la velocidad máxima a 25 kilómetros por hora, quien vaya a 30 kilómetros por hora será sancionado por incurrir en una infracción gravísima.

Esta modificación fue producto de lo sugerido por los jueces. Lo único que cabe es rechazarla, para que la infracción gravísima, con todas sus consecuencias, se halle constituida por el hecho de exceder los límites máximos que fija el artículo 150. De lo contrario, persistirá el problema actual ¿reitero¿ de que se considerará infracción gravísima el que una persona conduzca a 30 kilómetros por hora por un lugar que exige 25 kilómetros por hora.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, solicito que mis Honorables colegas que presentaron esta indicación tomen en cuenta el siguiente argumento. La Comisión consideró lo que ellos plantearon, porque, precisamente, en el primer informe se entendía que estábamos insistiendo en que la infracción gravísima se cometía todos estos casos. Pero se reestudió ese punto y se dejó la mención específica al artículo 150, que es donde se establecen las velocidades máximas.

Dado que la Comisión tomó en cuenta el fondo de lo que exponen en su indicación ¿y que habíamos hecho presente varios Senadores¿, solicito que la retiren, porque la norma ha quedado redactada exactamente en el sentido que permite subsanar la inquietud que los embargaba.

El señor ALESSANDRI.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ALESSANDRI.¿ Señor Presidente, mi preocupación derivaba de que, siendo considerado una infracción gravísima el exceso de velocidad, se incurriría en tal contravención si la velocidad máxima es de 80 kilómetros por hora y el conductor va a 81 kilómetros por hora, lo que me parece exagerado. Indudablemente, hay una infracción, pero no gravísima. Entonces, deseo saber si ahora las infracciones de ese tipo dejaron de revestir el carácter mencionado.

El señor OTERO.¿ Eso se encuentra en otro artículo, que no tiene relación con el caso en análisis.

Si la indicación se aprueba, bastará ¿repito¿ que en un lugar se fijen 30 kilómetros por hora como velocidad máxima para que, al sobrepasarlos, se

cometa una infracción gravísima. O sea, se producirá un efecto contrario al que desea el Senador señor Alessandri.

Ahora, si la infracción por exceso de velocidad es gravísima o grave, ello se determina en otro artículo, más adelante, donde figuran las infracciones graves. Pero ésa es una materia que no dice relación con esta indicación.

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

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor HAMILTON.¿ El artículo 150 propuesto por la Comisión fue rechazado por la Sala, de manera que rige el artículo 150 de la ley vigente, que establece, como límites máximos de velocidad, 50 kilómetros por hora en las zonas urbanas y 100 kilómetros por hora en las zonas rurales. Lo anterior, sin perjuicio de que el artículo siguiente permite que esas velocidades sean modificadas por las Municipalidades o la Dirección de Vialidad.

El señor DÍEZ.¿ Quedamos en lo mismo.

El señor URENDA.¿ Quedamos peor.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, el artículo 151 faculta para aumentar o disminuir los límites de velocidad. Entonces, precisamente con el objeto de evitar el problema de las rebajas de velocidad por parte de las Municipalidades, se hace mención al artículo 150, que fija los límites en general.

Originalmente, se propuso que los cambios en la materia los determinara el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante un simple decreto. Como el Senado lo rechazó, nos quedamos con las velocidades máximas de 50 y 100 kilómetros por hora. Si la Municipalidad aumenta el límite, no se plantea la situación que nos ocupa, pero, obviamente, si fija menos de 50 kilómetros por hora, la infracción que se cometa no será gravísima, porque la enmienda de la Comisión se refiere a las velocidades del artículo 150 y no a las que fije la Municipalidad.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÜ.¿ Señor Presidente, la verdad es que aquí se enmendó un error del informe primitivo, en cuanto a distinguir entre el exceso de velocidad de los transportistas y el de quienes no lo son. Eso se corrigió.

Ahora, la modificación en análisis redundante en un texto que no resulta claro, a mi juicio. Y no se trata de que los demás no entendamos la ley. Porque el N° 3 del artículo 197 vigente se refiere a "Conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida" y el proyecto propone reemplazarlo por uno en el sentido de "Conducir un vehículo a mayor velocidad que la establecida en el artículo 150". Pero este último fija una velocidad máxima que puede ser reducida. Y ella es, también, una velocidad del artículo 150.

Ahora, si en algún lugar, por razones de peligro, se rebaja la velocidad máxima permitida ¿porque, indudablemente, cuando ello ocurre no es por capricho de la autoridad que lo ordena, que en la legislación vigente es el municipio o la Dirección de Vialidad, sino porque el camino es riesgoso, por tener curvas, pendientes, etcétera¿, yo pregunto por qué no va a constituir infracción exceder el límite fijado. En la Comisión se puso siempre el ejemplo de la persona que transita a 26 kilómetros por hora en una vía donde la velocidad máxima es 25 kilómetros por hora.

Lo cierto es que, si leemos los diarios, nos vamos a encontrar con que prácticamente todos los accidentes del tránsito se originan en el exceso de velocidad o en la conducción bajo la influencia del alcohol. Ésa es la regla general. Entonces, ¿de qué exceso de velocidad estamos hablando?

Depende de la ruta de que se trate. Y, naturalmente ¿reitero¿, la autoridad va a fijar el límite atendiendo al hecho de si tiene o no curvas, pendientes, etcétera.

Por tanto, creo que la norma, además de no haber quedado clara, resulta inconveniente, de ser efectiva la explicación que se acaba de dar.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, sé que el despacho de esta iniciativa es como un camino lleno de dificultades que estamos tratando de precisar. Y, desde ese punto de vista, habría que establecer lo siguiente.

Creo que la Honorable señora Feliú ha incurrido en un pequeño lapsus, porque la norma aludida en el número 3 es el artículo 150, que, en los términos actuales, dispone:

"Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad, los siguientes:

"1.¿ En zonas urbanas, 50 kilómetros por hora, y

"2.¿ En zonas rurales, 100 kilómetros por hora."

Para decirlo en pocas palabras, se ha entendido que constituye infracción gravísima que un conductor exceda el límite de 50 kilómetros por hora en la zona urbana o los 100 en la rural. Eso es lo que la Comisión ha debatido y analizado.

Ahora, la posibilidad de que las municipalidades o la Dirección de Vialidad establezcan velocidades distintas está consignada en el artículo 151, no en el 150. De modo tal que este último no es ambiguo, como tampoco lo es la referencia que a él hace la Comisión.

Por lo tanto, la discusión que cabe aquí, al tenor de lo que entiendo de la intervención del Senador señor Alessandri, es si avanzar a más de 100 kilómetros por hora en zona rural o a más de 50 kilómetros en el área urbana

constituye infracción gravísima. La Comisión ¿y me permito concordar con ella¿ propone que así lo sea. Si no, tendría otra consecuencia. Eso es todo.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ ¿Podría aclarar un punto, señor Senador, para sacar algo de la confusión total en que me encuentro?

El señor HORMAZÁBAL.¿ Si estuviera a mi alcance, con todo agrado, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Estoy seguro de que es capaz de hacerlo, Su Señoría.

Si la ley en proyecto establece la facultad de las municipalidades para fijar 30 kilómetros por hora como límite máximo, por haber dificultades en el camino, porque está helado o por lo que fuere, y alguien transita a una velocidad mayor, ¿no comete una infracción gravísima? Porque esa velocidad no va a estar en función de lo que la autoridad permite.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Lo que ocurre es que la infracción gravísima tiene un tratamiento complementario: la suspensión automática de la licencia y un conjunto de otros elementos. Y aunque el municipio no fije un límite inferior, de acuerdo con el artículo 149, el hecho de que la persona no conduzca un vehículo de acuerdo con las condiciones del tránsito constituye una agravante adicional de su responsabilidad. O sea, debemos dar normas armónicas.

Al respecto, puedo decir que la Comisión ha tratado de señalar que es mucho más grave ¿y por eso se le da carácter de gravísima¿ la infracción al límite máximo de velocidad establecido que no respetar ciertos letreros que muchas veces hasta han perdido su vigencia y, sin embargo, provocan la suspensión de la licencia. Ambas conductas son reprobables y deben evitarse; pero se ha procurado hacer una distinción respecto del monto y condiciones de la sanción de que se trata.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Pido la palabra, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ La tiene, Su Señoría.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, no se ve claro lo que se está planteando.

En mi concepto, debemos remitirnos al artículo 151, que dispone que se pueden reducir o aumentar los límites de velocidad.

En consecuencia (y colocando el mismo caso), en la zona urbana, donde el máximo es de 50 kilómetros por hora, si ese límite se considera demasiado bajo y la municipalidad permite transitar a 70, quien infrinja esa disposición y conduzca, por ejemplo, a 71 kilómetros por hora incurrirá en falta gravísima por haber superado los 50; a la inversa, si la autoridad fija el límite en 40 kilómetros por hora, desplazarse a 41 sería sólo infracción grave, en

circunstancias de que en ambos casos se transgrede una norma consignada por razones de seguridad.

En vista de ello, me parece que se está aplicando una lógica inadecuada, pues debiera prevalecer la del artículo 151, que permite que estos límites teóricos ¿como señalé en una intervención la semana antepasada respecto de esta misma materia¿ puedan ser variados dependiendo de las circunstancias; es decir, que los 50 ó 100 kilómetros por hora puedan cambiarse. En mi concepto (y acogiendo lo dicho por el Senador señor Alessandri), cualquiera que sea la infracción, debiera tener el carácter de grave y no de gravísima.

Eso, en primer lugar.

En segundo término, me parece que, obviamente, debe ocurrir así, puesto que en todos los casos de concesiones de obras públicas las velocidades se fijan en función de la calidad de los caminos. Ésta, a su vez, es determinada por el Ministerio de Obras Públicas, y la velocidad, por la Dirección de Vialidad.

Por lo anterior, no puede sostenerse que es falta gravísima superar los 100 kilómetros por hora si está permitido circular a 120, o exceder los 50 si se autoriza un máximo de 70.

Entonces, considero que la indicación tiene claro fundamento y que es equivocado ¿lo digo con mucho respeto¿ el trabajo de la Comisión, cuya lógica no comparto, por las razones explicadas.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Urenda.

El señor URENDA. ¿ Señor Presidente, no sé si respecto de esta regulación de sanciones todavía hay oportunidad de hacer correcciones importantes. Pero esto de atribuir carácter gravísimo al exceso de velocidad, cualquiera que él sea, a mi juicio, no corresponde a la realidad que vivimos.

He tenido a la vista una estadística de accidentes ocurridos en el camino entre Valparaíso y Santiago, y otra de las infracciones cursadas. Ellas indican que más de 90 por ciento de éstas lo fueron por exceso de velocidad y que sólo 10 por ciento de los accidentes tuvieron su origen en esta causa. Hay otras infracciones ¿por ejemplo, adelantar en curvas¿ muchísimo más graves que transgredir levemente dicho límite.

Tanto se ha tergiversado en esta materia, que, en la práctica el control no se efectúa en las zonas riesgosas, donde se producen los accidentes, sino exclusivamente en aquellos lugares en que se dan condiciones óptimas para exceder el límite de velocidad. Y se cursan cientos de miles de partes que, en el hecho, no hacen sino allegar recursos a los municipios.

Pienso que estamos ante la perversión de una norma. Comprendo que si la velocidad máxima es 100 kilómetros por hora y alguien conduce a 130

sea una falta gravísima; pero si va a 105, podrá ser falta grave, y a veces ni siquiera eso.

En general, cuando en Chile se eleva el monto de las sanciones (recuerdo perfectamente lo sucedido la última vez que ello se hizo, pues dispongo de un estudio realizado al respecto), el resultado es que el número de accidentes y de infracciones se duplica. Ello quiere decir que el remedio no parece ser el más adecuado y que, en la práctica, normas como éstas constituyen un verdadero cazabobos. No he visto controlar la velocidad donde realmente es riesgoso correr, como tampoco en curvas peligrosas, donde se producen muchos accidentes, o en determinados cruces, pero sí en aquellos tramos en los cuales se puede transitar muy rápido. Y se cursan miles de partes que no se traducen en una disminución de aquéllos.

A mi juicio ¿y quienes redactaron el informe podrán explicarlo¿, la manera como se califican las infracciones no corresponde a la realidad existente ni a la importancia que ellas tienen. En términos absolutos ¿reitero¿, si alguien conduce a 99 kilómetros por hora no comete infracción y el que lo hace a 101 o a 105, aunque sea en la mejor recta de Chile, incurre en falta gravísima; o si adelantar en una curva, con un enorme riesgo, constituye falta grave, estimo que hay aquí una falla que deberíamos corregir, aprovechando la experiencia vivida.

He dicho.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Coincido con usted, señor Senador, y lo felicito.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ He escuchado este interesante debate, y tengo la impresión de que ha llegado el momento de pronunciarse, ya que se han dado suficientes argumentos.

En consecuencia, se votará la indicación renovada número 224, recaída en el número 22 del primer informe, que ha pasado a ser 47.

El señor HAMILTON.¿ ¿En qué consiste, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Su Señoría, la indicación se dio a conocer al comenzar su debate.

Señor Secretario, ¿podría leerla nuevamente?

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Corresponde al número 47 ¿22 del primer informe¿ e incide en el número 3 del artículo 197. Su objetivo es suprimir el citado número.

El señor HAMILTON.¿ ¿Me permite, Presidente? Quiero referirme brevemente al tema, sin abrir debate.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Puede hacer uso de la palabra, señor Senador.

El señor HAMILTON.¿ El número 3 contempla como infracción gravísima "Conducir un vehículo a mayor velocidad que la establecida en el artículo 150". Y si él se suprime ¿por favor, que me corrijan si me equivoco¿, ¿significa que quedará vigente el actual número 3 del artículo 197, que consagra como infracción de aquel carácter "Conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida"?

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, ¿puedo hacer la precisión del caso?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ERRÁZURIZ.¿ A mi juicio, lo manifestado por el Honorable colega es lo que corresponde, porque los límites de velocidad no están en el artículo 150, sino en el 151. Los que contempla el primer precepto son teóricos y los establecidos en el 151 son los que, en la práctica, rigen en todas partes.

La señora FELIÚ.¿ Exactamente.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Por lo tanto, la idea es que el número 3 quede tal como está hoy y que se apliquen los límites consagrados en el artículo 151.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ ¿Satisface esa explicación?

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, ha quedado clara la diferencia existente entre una y otra norma.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ El artículo 151 de la Comisión fue rechazado por la Sala. En consecuencia, permanecería el artículo 151 de la actual Ley de Tránsito.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Que es el que permite variar los límites de velocidad subiéndolos o bajándolos.

La señora FELIÚ.¿ Y eso podrán hacerlo las municipalidades y la Dirección de Vialidad.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Exactamente.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Dicho precepto dispone que los municipios y la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas pueden cambiar las velocidades contempladas en el artículo 150, que, como dije, son teóricas; porque en la práctica rigen las consignadas en el artículo 151, vale decir, las que se determinan para cada caso.

Por lo tanto, si se aprueba la indicación, significará dejar vigente el artículo 151 actual.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Como se ha precisado su alcance, se procederá a votar la indicación renovada N° 224.

En votación.

¿(Durante la votación).

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, hemos discutido largamente este corto número; sin embargo, estoy convencido de que hay un error. Aprobar la indicación implicará, por ejemplo, que a un conductor que se desplace a 25 kilómetros por hora se le curse un parte por haber incurrido en una infracción gravísima.

Por eso, voto en contra.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Me pronuncio a favor de la indicación, porque al suprimirse el número 3 queda vigente el artículo 151 actual, que permite variar las velocidades del artículo 150 dependiendo de las condiciones existentes, según lo determinen las municipalidades o la Dirección de Vialidad. Me parece que es mucho mejor mantener la ductilidad que hay ahora, porque de lo contrario en un camino donde se permite la circulación a 100 kilómetros por hora sería falta gravísima conducir a 101, aun cuando la Dirección de Vialidad autorice hacerlo a 110.

Como ello constituye un gran error, voto a favor de la indicación, para los efectos de que siga rigiendo la norma vigente.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, comparto íntegramente el planteamiento del Senador señor Errázuriz. Pienso que la nueva disposición es una especie de resquicio. Las velocidades establecidas en el artículo 150 son nominales; las reales son aquellas que se determinan de acuerdo a las condiciones de los caminos o de parte de ellos. Y pareciera dudarse de la autoridad que fija los límites mínimos y máximos. Pero éstas son las velocidades reales.

En todo caso, lamentablemente, no puedo apoyar la indicación porque estoy pareada.

El señor HORVATH.¿ Señor Presidente, voto que no, para posibilitar que la norma sea modificada durante el trámite de Comisión Mixta.

El señor HUERTA.¿ Me pronunciaré negativamente respecto de la indicación, aclarando que no deseo participar en el desacato de descalificar a profesionales que salen a la calle, no a "cazar" partes porque se conduce a 101 kilómetros por hora y no a 100, sino a aplicar la normativa del tránsito en forma criteriosa. El personal respectivo tiene entrenamiento suficiente para cumplir adecuadamente su cometido con el propósito de evitar accidentes, sin perjuicio de que es posible que el velocímetro de un vehículo no esté de acuerdo con el instrumento que se utiliza para medir las velocidades. Por lo tanto, se trata de gente responsable.

Voto que no.

El señor MC-INTYRE.¿ Señor Presidente, durante la discusión del artículo 150, a la que asistieron autoridades del Ministerio de Transportes, se concluyó que hay numerosos caminos del país donde no están indicadas

las velocidades máximas y mínimas. Por eso, en el texto final del segundo informe tuvimos que consignar, en el inciso segundo del mencionado precepto que "A falta de determinación específica y sin perjuicio de lo establecido en los artículos 148 y 149, precedentes, la velocidad máxima no podrá exceder de 100 kilómetros"... De modo que aprobar la indicación significará que el conductor que transite a 55 ó 105 kilómetros por hora, según el sector, incurrirá en una infracción gravísima.

En todo caso, aclaro que no puedo votar porque me encuentro pareado con el Senador señor Sule.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ En nombre de mi bancada, voto en contra de la indicación.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Terminada la votación.

¿Se rechaza la indicación renovada número 224 (21 votos contra 5 y 3 pareos).

Votaron por la negativa los señores Cooper, Díaz, Díez, Frei (don Arturo), Gazmuri, Hamilton, Hormazábal, Horvath, Huerta, Lagos, Larre, Muñoz Barra, Núñez, Otero, Páez, Piñera, Romero, Ruiz (don José), Ruiz-Esquide, Sinclair y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la afirmativa los señores Cantuarias, Errázuriz, Fernández, Martín y Siebert.

No votaron, por estar pareados, los señores Alessandri, Feliú y Mc-Intyre.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Indicación renovada número 227, suscrita originalmente por los Honorables señores Hamilton y Hormazábal, para consultar la siguiente enmienda:

"Suprímese el N° 5."

La señora FELIÚ.¿ ¿Cuál número 5?

El señor HORMAZÁBAL.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, el número 5, sobre el cual consulta la señora Senadora,...

El señor EYZAGUIRRE (secretario).¿ Es el de la ley vigente.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Así es. El número 5 del artículo 197 de la actual ley establece como infracción gravísima "El uso por particulares de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia,". En verdad, con el Senador señor Hamilton, pensamos que no es bueno que los particulares utilicen ese tipo de elemento. Sin embargo, calificarlo de infracción gravísima, nos parece un exceso. Por eso, lo planteamos como infracción grave.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ ¿Queda claro cuál es el sentido de la indicación N° 227, renovada por los Honorables señores Hamilton y Hormazábal?

Si ningún señor Senador desea hacer uso de la palabra, procederemos a la votación.

El señor OTERO. ¿ ¿Me permite hacer una aclaración antes de votar, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, estoy dispuesto a concurrir al planteamiento de los mencionados señores Senadores, en la medida en que la Sala, por unanimidad, acuerde pasar dicha infracción de "gravísima" a "grave", pero si se elimina la norma del número 5, tal acto quedaría sin sanción. Y ello no puede ser.

El señor HAMILTON. ¿ Estamos de acuerdo con lo señalado por el Honorable señor Otero.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Entiendo que la indicación traslada una falta gravísima a grave.

El señor OTERO. ¿ No, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Debería entenderse así.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, habría que aprobar lo propuesto por el Honorable señor Otero, porque, reglamentariamente, cuando se rechazó en su momento esta proposición, se dio por retirada la que lo incorporaba como falta grave.

Por lo tanto, si el Senado concuerda con el planteamiento del Senador señor Otero, deberíamos reponer su calidad de infracción grave.

El señor HAMILTON. ¿ Estamos de acuerdo, señor Presidente.

El señor ALESSANDRI. ¿ Conforme.

El señor CANTUARIAS. ¿ Muy bien.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, se procederá en la forma señalada por el Senador señor Hormazábal.

Acordado.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ En el N° 23, que pasó a ser 48, recaído en el artículo 198, la Comisión propone las siguientes enmiendas:

Consultar como letras a) y b), nuevas, las siguientes:

"a) Sustituir su número 18, por el siguiente:

"18.¿ Conducir un vehículo sin sus luces encendidas, de acuerdo a las normas de esta ley;"

Esta modificación fue aprobada unánimemente, por los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

Al respecto, hay dos indicaciones renovadas ¿las números 233 y 234¿ tendientes a suprimir la referida letra a).

El señor HORMAZÁBAL.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

La señora FELIÚ.¿ Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal, y luego, la Senadora señora Feliú.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, creo que esta enmienda propuesta por la Comisión debería ser rechazada, ya que el Senado, en una votación anterior, no acogió un cambio en cuanto a que los vehículos debían llevar las luces encendidas en forma permanente, como tampoco aprobó una indicación que disponía que ello debía efectuarse de acuerdo con las circunstancias, por ejemplo, en caso de lluvia, etcétera, y dejó vigente la actual norma que establece que hay que mantener las luces encendidas conforme a las condiciones climáticas existentes.

Por lo tanto, debería ser rechazada esta proposición, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.-¿ Señor Presidente, coincido con el planteamiento del Senador señor Hormazábal. En verdad, el Senado rechazó la obligación de conducir un vehículo con sus luces permanentemente encendidas, y quedó, en definitiva, lo regulado por la actual legislación, que alude a las circunstancias climáticas y en determinados horarios.

Sin embargo, aquí se modifica el texto vigente. Y lo que me preocupa es que la enmienda propuesta no se ve mayormente fundamentada, porque la situación es idéntica a la anterior. La actual norma, a mi juicio, es muy conveniente. En efecto, ésta establece como infracción grave al "Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta Ley;"

Me parece que esta materia se explicita claramente en ella; lo que no se explica es el motivo por el cual se propone la modificación.

Por lo tanto, no cambiaría el precepto actualmente en vigor.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría, y luego, el Honorable señor Alessandri.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, da exactamente igual aprobar o rechazar el texto propuesto por la Comisión, porque éste dispone "Conducir un vehículo sin sus luces encendidas, de acuerdo a las normas de esta ley;", y por ende, es la ley la que establece cuándo deben tenerse encendidas. Y el N° 18 del actual artículo 198 de la Ley de Tránsito dispone exactamente lo mismo, con la única diferencia que lo limita a "las horas y circunstancias en que las exige esta Ley".

Así que, para abreviar, da igual ¿ "no quita ni pone rey" ¿ rechazar o aprobar por unanimidad la norma propuesta por la Comisión.

El señor HAMILTON. ¿ Entonces, rechacémosla por unanimidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI. ¿ Señor Presidente, como no he participado en el estudio de la ley en proyecto, quiero preguntar si existe la posibilidad de introducir una norma más rígida. Porque ahora, cuando venía de Santiago a Valparaíso, en que el día está muy oscuro, sólo 10 por ciento de los vehículos circulaban con las luces encendidas y el resto las mantenía apagadas, con el consiguiente peligro que ello implica para todo el tráfico, incluyendo a los caminos. En Chile se cree que las luces se encienden sólo cuando el conductor carece de visibilidad, en circunstancias de que también sirven para indicar la presencia del vehículo.

Por lo tanto, me interesa sobre manera que en la iniciativa queden expresamente establecidas las circunstancias en que se deben encender las luces. Creo que muchos de los accidentes automovilísticos se producen precisamente por no encenderlas oportunamente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ La Mesa propone dejar el N° 18 en los mismos términos en que está consignado en la norma vigente.

Acordado.

¿ Se rechaza la indicación renovada número 233 y, en esta parte, la número 234.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ La letra b) es del siguiente tenor:

"b) En su número 27, intercalar entre las palabras "colectiva" y "con", la frase "o de transporte remunerado de escolares".

Hay una indicación renovada ¿ también la número 234 ¿ para suprimirla.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, el objeto de esta enmienda es hacer extensiva la prohibición de los vehículos de locomoción colectiva de cargar bencina con pasajeros en su interior a los de transporte escolar. A estos últimos, que trasladan niños de un lugar a otro, con mayor razón ello debe serles prohibido.

En realidad, ¿qué justificación tiene proponer el rechazo de la indicación? Estamos tratando nada menos que del transporte escolar remunerado en donde los niños son pasajeros.

¿Se rechaza la indicación N° 234, tendiente a suprimir la letra b).

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La indicación 234, renovada por la Honorable señora Feliú y los señores Senadores Alessandri, Cantuarias, Errázuriz, Fernández, Huerta, Martín, Sinclair, Thayer y Urenda, también propone suprimir la letra c) que dice: "Sustituir su número 30 por el siguiente: "Conducir un vehículo a menor velocidad que la fijada, en conformidad a lo establecido en los artículos 150 y 151 de esta ley.".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En discusión.

El señor OTERO.¿ Pido la palabra, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.¿ Un gran problema que hemos observado en el tránsito es que de repente hay gente que sale a "turistear" por un camino ¿por ejemplo, la Ruta 5 Sur, que tiene sólo una pista de ida y una de vuelta¿, produciendo tacos enormes y, también, grandes accidentes, porque la gente se desespera y quiere adelantar.

En todos los países se sanciona al que circula a menor velocidad que la permitida por la ley. Hoy día, con los cambios que introdujo el Senado, las municipalidades y la Dirección de Vialidad fijarán los límites máximos o mínimos de velocidad. De manera que si queremos ser consecuentes, así como se prohíbe transitar a mayor velocidad que la permitida, por los riesgos que ello implica, igualmente debe sancionarse la circulación a menor velocidad, pues también constituye un riesgo grave y serio. Ésa es la razón de la proposición de la Comisión.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, la prohibición de conducir un vehículo a menor velocidad está correcta; pero la proposición es para sustituir el número 30 vigente, el cual sanciona como infracción grave determinadas conductas de conductores de vehículos de locomoción colectiva y de transporte, en tanto que el número 50 del ARTÍCULO 1° del informe de la Comisión también se refiere a estos vehículos. En consecuencia, lo que planteo es que ambas proposiciones se establezcan como artículo bis, con nuevas numeraciones,

porque si no se aprueba el ARTÍCULO 1º, N° 50, por un problema de técnica legislativa no habrá una disposición que sancione la conducta de dichos transportistas. Esto debió haberse hecho de otra forma. En todo caso, la supresión del número 30 vigente debería dejarse pendiente hasta ver qué se resuelve en la discusión del N° 50.

No sé si me explico, señor Presidente. El número 30 se refiere a vehículos de locomoción colectiva y de transporte, lo cual también se regla más adelante. Si se aprueba su sustitución, por una parte se sancionará como infracción grave el transitar a menos velocidad de la permitida y, por la otra, se suprimirá la sanción a determinadas conductas de los transportistas. Por consiguiente, creo que debemos aprobar solamente lo primero, en tanto que lo segundo debe ser analizado al discutir el ARTÍCULO 1º, número 50.

El señor OTERO.¿ ¿Me permite, señor Presidente? Quiero aclarar a la señora Senadora, por qué se plantean los artículos de esa forma.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.¿ La disposición que corresponde al número 30 del artículo 198 vigente está comprendida en el artículo 201 propuesto. Precisamente, al quedar vacante el número 30, se propone su sustitución, para no tener que agregar después otro número. Ésa es la única razón de la Comisión de Transportes. Si la señora Senadora está de acuerdo con el texto de la proposición, debe aprobar su sustitución, dejando el debate de si se sanciona como falta grave las conductas comprendidas en el número 30 para cuando analicemos el artículo 201, propuesto en el número 50 del texto del segundo informe.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Tiene la palabra el Honorable señor Ruiz De Giorgio.

El señor RUIZ (don José).¿ Me gustaría que me explicaran en qué parte del artículo 150 se establecen velocidades mínimas. Tengo entendido que en éste sólo se establecen velocidades máximas.

La señora FELIÚ.¿ Es en el 151.

El señor RUIZ (don José).¿ No, es que en el número 30 se menciona al artículo 150 y al 151, lo cual me preocupa, porque tengo entendido que en el 150 no se establecen velocidades mínimas, entonces mal se podría castigar la circulación a velocidades superiores a la mínima establecida en este artículo. Me gustaría que me lo explicaran.

El señor ERRÁZURIZ.¿ ¿Me permite una interrupción, Su Señoría?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el señor Senador Errázuriz.

El señor ERRÁZURIZ.¿ En primer lugar, entiendo la duda del Honorable señor Ruiz De Giorgio. Me parece que la referencia a los artículos 150 y 151 se debe a que ambos están en concordancia, pues el 150 fija las velocidades máximas en tanto que el 151 permite aumentar o disminuir dichos límites, dependiendo de las circunstancias. Tengo entendido que ése fue el propósito.

El señor RUIZ (don José).¿ ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

El señor ERRÁZURIZ.¿ Con la venia de la Mesa.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Ruiz De Giorgio.

El señor RUIZ (don José).¿ Resulta que los artículos 150 y 151 no establecen velocidades mínimas, por lo que estamos sancionando una figura que no existe. Entonces, lo primero es, en el artículo 151, autorizar a quien corresponda el establecimiento de las velocidades mínimas, que el proyecto no fija. Una vez hecho esto, se podrá sancionar a quien infrinja tal figura. Porque, hasta este momento, solamente hemos fijado velocidades máximas, tanto urbanas y rurales, correspondiendo tal función a Vialidad y a las municipalidades.

En síntesis, no se han determinado velocidades mínimas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente),¿ Mantiene la palabra el Senador señor Errázuriz.

El señor HAMILTON.¿ ¿Me permite, señor Senador?

El señor ERRÁZURIZ.¿ Por supuesto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, esto se resuelve con el artículo 152, pues, en él, dice: "No deberá conducirse un vehículo a una velocidad tan baja que impida el desplazamiento normal y adecuado de la circulación.

"La Dirección de Vialidad y las Municipalidades, de oficio o a petición de Carabineros de Chile, podrán fijar velocidades mínimas,...".

O sea, la referencia no debe ser al artículo 150 ó al 151, sino al 152. Con esa modificación podríamos aprobar la proposición.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, lo dicho soluciona el problema. Las indicaciones estaban hechas sobre un informe determinado y, como suprimimos, en su oportunidad, el artículo 151 propuesto ¿donde se fijaban las velocidades mínimas¿, para darle la armonía necesaria al texto, hay que

hacer lo que dice el Senador señor Hamilton: referirse al artículo 152 que alude a ellas.

El señor OTERO.¿ Exacto. Hay que eliminar la referencia al 150 y al 151, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Entiendo que hay acuerdo unánime en el sentido de penalizar este tipo de infracciones, las que se incorporarían, por primera vez, a nuestro ordenamiento legal.

¿Habría acuerdo en hacer referencia expresa al artículo 152 y no al 150 y 151 de la ley?

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, quiero recuperar la palabra, pues no he terminado de hacer uso de ella.

Muy brevemente, deseo apoyar esta proposición, ya que me parece novedosa y muy acertada. En la mayoría de los países existe una velocidad máxima permitida y una mínima, incluso, respecto de cada una de las distintas pistas. En Chile, lamentablemente, la gente no ha aprendido a respetar estas velocidades mínimas, yendo lento, a veces, por la pista izquierda, obligando a muchos conductores a adelantar por donde no corresponde. Por lo tanto, encuentro que esto es indispensable para un buen manejo, por lo que soy partidario de mantener la letra c), con la muy acertada referencia al artículo 152.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En consecuencia, se aprueba, por unanimidad, la proposición de la Comisión, con la enmienda señalada, y se rechaza la indicación renovada.

Acordado.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La indicación renovada número 234 también propone eliminar la mención al artículo 120 en su letra f) (letra g) según el nuevo segundo informe.

El señor OTERO.¿ Perdón, ¿dónde está esa indicación?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ En la última parte de la indicación renovada N° 234.

Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, la indicación se formuló y se ha renovado, pues efectivamente se alude al artículo 120, que sanciona la conducción en sentido contrario al tránsito, y no se modifica el actual artículo 198, número 11, que dice: "Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito."

Ésa es la razón por la cual se ha planteado. Si no, aparecería dos veces la misma infracción.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Siendo así, ¿habría acuerdo en aprobar esta parte de la indicación renovada?

El señor OTERO. ¿ Perdón, señor Presidente.

Estoy un poco confundido, porque la indicación renovada N° 234 se refiere a las letras a), c), número 3, y d) contenidas en el primer informe, y a las letras a), b), c) y g) y a la mención al artículo 120 del segundo informe. Aquí tengo el texto final del nuevo segundo informe y no encuentro esta indicación; no aparece.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ. ¿ En el artículo 120 se describe la figura de manejar un vehículo contra el sentido del tránsito. Eso no se modifica.

El problema es saber qué sanción corresponde a la infracción de dicha norma, si ¿repito¿ el número 11 del artículo 198 no ha sido objeto de modificación, ni se reemplaza, y no puede contemplarse dos veces la misma infracción.

El número 11 expresa: "Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito,". Es lo mismo que establece el artículo 120. Por eso, estaría mal la referencia a este último precepto que se hace en el número 34 propuesto por la Comisión en la letra g), nueva.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ ¿A qué artículo?

La señora FELIÚ. ¿ Al artículo 120: conducir un vehículo contra el tránsito.

El señor OTERO. ¿ Doy excusas, señor Presidente. Lamento manifestar que esa información es equivocada. El artículo 120 expresa: "En las vías públicas, los vehículos deberán circular" ¿siempre¿ "por la mitad derecha de la calzada,".

La señora FELIÚ. ¿ Eso es lo que se infringe.

El señor OTERO. ¿ No. El precepto continúa diciendo: "salvo en los siguientes casos:" "Cuando se adelante a otro vehículo", "Cuando el tránsito por la mitad derecha esté impedido por construcciones,", "En el tránsito urbano, cuando la calzada tenga demarcadas tres o más pistas de circulación,", y "4.- En la circulación urbana, cuando la calzada esté exclusivamente señalizada para el tránsito en un solo sentido.".

En consecuencia, la norma en debate no está dirigida a sancionar el manejo en contra del tránsito, sino a quitar a los chilenos la idea de conducir como los ingleses, ya que circulan por el lado izquierdo e impiden la pasada a los demás vehículos.

Por lo tanto, la referencia al artículo 120 está bien hecha y no procede suprimirla. Desafortunadamente, en el segundo informe no he encontrado la letra f).

El señor HORMAZÁBAL.¿ En la letra f) no se hace referencia al artículo 120.

El señor COOPER.¿ No hay referencia al artículo 120.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, en el boletín comparado no veo en la página 68 la cita del número 11, señalado por el Honorable señor Otero, como tampoco el resto de las letras, ni la mención al artículo 120. Lo que pasa es que las indicaciones renovadas se formularon en base a otros textos de informes. Eso puede explicar la confusión.

En la norma en comento se pretende sancionar a quien conduce en contra del sentido del tránsito, sea que se trate de doble vía o de una sola. No creo que ella tenga relación con lo dispuesto en el artículo 120, a que se ha aludido ahora.

Por consiguiente, según aprecio en el informe, esta indicación renovada no tiene sentido y habría que rechazarla.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, la indicación es clarísima. Ella recae en la letra g), nueva, que figura en la página 70 del boletín comparado y que agrega al artículo 198 el siguiente número:

"34. Las infracciones a los artículos 88, 91 números 1, 2, 5 y 6, 103, 120 y 121".

A mi juicio, la infracción consignada en el N° 11 del artículo 198 corresponde exactamente a lo sustantivo del artículo 120: a conductas relativas al manejo en contra del sentido del tránsito; es decir, a lo que el Senador señor Otero llama "conducir a la inglesa".

El señor OTERO.¿ No es así.

¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO.¿ Hay un error en la afirmación de la señora Senadora. Los artículos 120 y 121 se refieren a la obligación de conducir por el lado derecho, incluso en calles de una sola vía. De manera que nada tienen que ver con el hecho de manejar contra el tránsito.

Por ejemplo, en Santiago, la Avenida Kennedy tiene tres pistas en cada sentido. Lo lógico es que los conductores transiten por la de la derecha y

permitan adelantarlos por las otras dos. Porque los vehículos en sentido contrario ocupan las tres pistas pertinentes.

Repito: la referencia a los artículos 120 y 121 es perfectamente adecuada, y no tiene nada que ver con la circunstancia de manejar contra el tránsito, sino con algo muy importante: que la gente conduzca por la derecha.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Así se establece en el artículo 120.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Cooper.

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, sería conveniente tratar el proyecto en base a las numeraciones y letras sucesivas. Porque el hecho de saltar a otras disposiciones que figuran más adelante, produce confusión y torna muy difícil seguir el debate.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ La Mesa está procurando llevar la discusión lo más ordenadamente posible, señor Senador, a fin de mantener la coherencia en un proyecto tan complejo como éste.

El artículo 120 versa sobre las materias indicadas por el Honorable señor Otero, y creo que todos los señores Senadores concuerdan en mantener su actual texto. Y si hubiere una doble referencia, habría que dejar una sola.

El señor OTERO.¿ Perdón, señor Presidente, el número 34 hace alusión a los artículos 120 y 121, que abordan materias distintas. De modo que la cita a ambos preceptos está bien hecha.

Sin embargo, sugiero continuar en el orden en que estábamos discutiendo, hasta llegar a la letra g),...

El señor HAMILTON.¿ Claro, corresponde tratar el número 31 del artículo 198.

El señor OTERO.¿ ...porque el saltar de una página a otra sólo origina confusión.

El señor HAMILTON.¿ Tiene razón Su Señoría.

El señor NÚÑEZ.¿ (Vicepresidente).¿ Procederemos de esa manera.

En todo caso, ¿resolveremos ahora, o no, lo tocante a la mención al artículo 120?

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Hay que dejarlo pendiente.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Entonces, quedaría pendiente la letra d), correspondiente a la indicación renovada N° 234, para eliminar la mención al artículo 120 en su letra f), que ha pasado a ser g) en el nuevo segundo informe.

La señora FELIÚ.¿ No, habría que pronunciarse acerca de la indicación renovada.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Hago presente a la señora Senadora que la indicación renovada N° 234 recae en distintos artículos, y eso es lo que provoca confusión.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, el tema planteado por la Honorable señora Feliú aparece en la página 70 del comparado.

La señora FELIÚ.¿ Exacto.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Cuando lleguemos a ese punto podremos debatirlo, porque se refiere a una horma incorporada por la Comisión en el nuevo segundo informe, que figura en la página 217 de éste (70 del comparado).

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ En efecto, y cuando se trate el número 34 del artículo 198 cabría discutir la indicación renovada, no ahora.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Así se procederá.

¿Queda pendiente el número 34 del artículo 198, propuesto por la Comisión.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Senador señor Hamilton.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, no hemos analizado el número 31.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ En efecto. Corresponde tratar la letra d), nueva, propuesta por la Comisión, que reemplaza el número 31 por el siguiente:

"31. Conducir vehículos con infracción a lo establecido en los artículos 56 a 59 inclusives; y conducir vehículos motorizados en contravención a lo establecido en los artículos 81 y 83."

Esta sustitución fue aprobada unánimemente por los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

El señor HAMILTON.¿ ¿Qué más?

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La letra b) ha pasado a ser e), con dos enmiendas: sustituir en el número 32, que se agrega, la palabra "escolar" por "remunerado de escolares", y añadir el siguiente párrafo a este número: "Tratándose de vías donde existen pistas segregadas para buses de locomoción colectiva por el costado derecho, las Municipalidades deberán establecer lugares de detención para subir y bajar pasajeros para los taxis

básicos y colectivos, cuando esté permitida su circulación, así como para los vehículos de transporte escolar remunerado."

Estas modificaciones también fueron aprobadas por unanimidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). No hay indicación renovada respecto de estas letras.

El señor ALESSANDRI. ¿ Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor ALESSANDRI. ¿ ¿Sé está tratando el número 32 que se agrega al artículo 198?

El señor EYZAGUIRRE (Secretario) .-El reemplazo del número 31 y las enmiendas al número 32, señor Senador.

El señor ALESSANDRI. ¿ Entiendo que el número 32 se refiere a las vías segregadas.

El señor OTERO. ¿ Sí, y podríamos aprobarlo, porque fue acogido por unanimidad en la Comisión y no hay indicación renovada.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Entonces, correspondería aprobarlo, pero el Senador señor Alessandri, al parecer, desea mayor información al respecto.

El señor ALESSANDRI. ¿ Señor Presidente, quiero saber quién hará cumplir esa disposición, porque ¿alguien ha visto alguna vez que el conductor de un vehículo de locomoción colectiva respete lo de las pistas segregadas?

El señor HORMAZÁBAL. ¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, la interrogante del Honorable colega se plantea sobre numerosas disposiciones legales. Lo único que puedo señalar es que hoy no se respeta. Sin embargo, en la actualidad no existe una norma que recoja los legítimos derechos, por ejemplo, de los conductores de taxis básicos y colectivos, que ejercen una actividad legítima en el país, que son autorizados por los municipios para circular y que pagan los permisos correspondientes. Por lo tanto, la Comisión ha recogido, en forma unánime, una solicitud de esos gremios para establecer por ley la obligación de que los municipios dispongan de lugares de detención para subir y bajar pasajeros, a objeto de poder realizar esa actividad legítima.

Ahora, que se trata de un problema difícil de controlar, por cierto que lo es. Pero la tarea de los legisladores es facilitar las cosas. Hoy día los municipios no tienen ese imperativo legal, pero a partir de la aprobación de la norma por el Senado ¿supongo que así ocurrirá¿ tendrán que adoptar las medidas pertinentes para ello.

Ésa es la explicación que podría entregar.

El señor ALESSANDRI.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI.¿ Señor Presidente, ¿quién definió los paraderos que ya se encuentran establecidos en todo el país, si no fueron las municipalidades? Porque he visto en todas partes letreros señalando los paraderos, que generalmente están mal ubicados, ya que se encuentran justo antes de una esquina, produciendo grandes congestiones. En otras partes del mundo los paraderos siempre están a mitad de cuadra.

Entonces, me gustaría saber si en alguna disposición del proyecto se entregan facultades especiales a las municipalidades para fijar los lugares de detención, o si debe hacerlo el Ministerio de Transportes. Eso es lo que no tengo claro.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Me parece que es una discusión imposible de resolver por el momento. Sin embargo, Su Señoría ha planteado una legítima inquietud sobre la materia.

Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, el Ministro de Transportes ha señalado que están trabajando, en estrecha coordinación con los municipios, en el estudio de normas tendientes a agilizar el tránsito en la Capital y en las ciudades más importantes. De allí que hayan llegado a establecer armónicamente la modalidad, por ejemplo, de las vías segregadas para la movilización colectiva, que es un interesante progreso. Pero se dejó fuera la actividad que desempeñan taxis colectivos y básicos.

Por eso, ahora, con la norma legal propuesta, que rige para todos, para los que trabajan en el Ministerio de Transportes y en los municipios, esperamos cooperar en la solución de las dificultades.

Comparto con el Senador señor Alessandri el problema planteado, pero, desgraciadamente, la ley no hace perfectos a los hombres. Si no lo pudo hacer el Creador, imagínense nosotros.

El señor CANTUARIAS.¿ Pido la palabra, señor Presidente, para entregar una información.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor CANTUARIAS.¿ Señor Presidente, muchas de las sesiones dispuestas por el Ministerio ¿a las que aludió el Senador señor Hormazábal¿ para trabajar junto con otras autoridades en el establecimiento de mecanismos que hagan más fluido el tránsito, fracasaron al no poder

concurrir sus componentes por la congestión vehicular. De manera que, desgraciadamente, eso no ha podido funcionar.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, se darán por aprobadas la letra d), nueva, que reemplaza el número 31, y la letra b), que ha pasado a ser e), relativa al número 32.

¿Se aprueban.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario) .¿ La letra c) ha pasado a ser f), con las siguientes modificaciones: "Sustituir el encabezamiento de este numeral, por el siguiente:

"33.¿ Tratándose de transporte remunerado de escolares, además son infracciones graves:".

Acordado en forma unánime por los señores Cooper, Hamilton, Lavandero, Mc-Intyre y Otero.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ ¿Hay indicación renovada?

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ No, señor Presidente.

¿ Se aprueba.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario) .¿ En seguida, se agrega, al final del N° 1, la conjunción "y", sustituyendo el punto y coma por una coma. Acordado unánimemente por los señores Cooper, Hamilton, Lavandero, Mc-Intyre y Otero.

El señor OTERO.¿ Se trata de una mera corrección gramatical, porque a continuación viene otro número.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario) .¿ Luego, se sustituye por un punto la coma final del número 2), suprimiendo la conjunción "y" que le sigue, y se reemplaza "escolar" por "remunerado de escolares". Aprobado en forma unánime por los Senadores señores Cooper, Hamilton, Lavandero, Mc-Intyre y Otero.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Si le parece a la Sala, se darán por aprobadas las dos proposiciones.

¿Así se acuerda.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Asimismo, se propone suprimir el número 3). Acogido unánimemente por los señores Cooper, Hamilton, Lavandero, Mc-Intyre y Otero.

¿Se aprueba la supresión.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ La Comisión sugiere incorporar, como letra g), nueva, la siguiente: "g) Agregar, como número 34, el siguiente:

"34. ¿ Las infracciones a los artículos 88, 91 números 1, 2, 5 y 6, 103, 120 y 121". Se aprobó unánimemente por los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

Se ha renovado la indicación 234 por los Senadores señora Feliú y señores Thayer, Errázuriz, Cantuarias, Urenda, Huerta, Fernández, Sinclair, Martin y Alessandri, para eliminar la mención al artículo 120 en su letra f), letra g) del nuevo segundo informe de la Comisión.,

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ ¿Habría acuerdo para rechazar la indicación y mantener la referencia al artículo 120, sobre la base de la explicación dada por el Senador señor Otero?

La señora FELIÚ. ¿ No, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ. ¿ Señor Presidente, considero delicado lo que se está planteando, porque no puede considerarse infracción grave el conducir por la derecha.

El señor RUIZ (don José). ¿ Transitar por la izquierda.

La señora FELIÚ. ¿ No, conducir contra el sentido del tránsito está sancionado en el número 11 del artículo 198 de la Ley de Tránsito, y corresponde a una infracción grave. Por eso, se considera en una norma expresa, la cual se encuentra vigente. De allí que la mención al artículo 120 es errónea. En el ejemplo que se acaba de mencionar sobre la Avenida Kennedy, que tiene tres pistas demarcadas, ¿ cómo va a ser infracción grave el circular en el mismo sentido por cualquiera de ellas?

La referencia que propone la Comisión al artículo 120 está mal. Dicho precepto alude a conductas relativas al manejo de un vehículo contra el sentido del tránsito. Y eso se encuentra sancionado en el citado número 11. El ejemplo que se ha dado sobre conducir por la pista derecha en la Avenida Kennedy, no corresponde. No puede ser lo mismo el circular en un vehículo contra el tránsito que por la derecha de la calzada.

Por eso, creo que la disposición en comento debe eliminarse, y mantenerse tal como está contemplada la infracción en la norma vigente.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, lamentablemente, el artículo 120 no dispone lo expresado por la Senadora señora Feliú, por una razón muy

simple: el número 34 establece como falta grave la infracción a los artículos 120 y 121.

El artículo 120 señala: "En las vías públicas, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de la calzada," ¿todos estamos de acuerdo en que el infractor de esta norma merece ser sancionado? "salvo en los siguientes casos:", y se refiere a situaciones excepcionales que no constituyen infracción.

Y el artículo 121 dice: "Los vehículos que transiten a una velocidad menor que la normal, deberán usar la pista del lado derecho de la calzada.". Éste es precisamente uno de los grandes problemas existentes en la actualidad, porque en las calzadas con dos o tres pistas demarcadas circulan vehículos por la segunda o la tercera a velocidad baja, produciendo un problema serio en el tránsito ya que para adelantarlos hay que hacerlo obligatoriamente por la derecha.

En consecuencia, no visualizo cómo se relaciona lo anterior con ir en un vehículo contra el tránsito. Las referidas normas son claras y su infracción debe ser considerada como falta grave.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ La Mesa no dispone del texto de la Ley de Tránsito para dirimir este problema. Pero entiendo que la Comisión estudió en profundidad la materia.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ El artículo 120 de la ley vigente establece: "En las vías públicas, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de la calzada, salvo en los siguientes casos:", y señala cuatro.

El artículo 121 preceptúa: "Los vehículos que transiten a una velocidad menor que la normal, deberán usar la pista del lado derecho de la calzada.".

El señor LAVANDERO.¿ Eso está correcto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Está claro que, al aprobar esas menciones, estamos considerando que se trata de una infracción grave.

Tiene la palabra el Senador señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI.¿ Señor Presidente, me preocupa que no se establezca como infracción cuando la calzada tenga marcada tres o más pistas de circulación en un mismo sentido. Me parece que el Senador señor Otero tiene toda la razón, porque, aunque haya cinco pistas, los vehículos lentos van a circular por cualquiera de ellas. Lo lógico es que, como en todos los países del mundo, los vehículos lentos tomen la derecha.

Hay que establecer alguna norma, no sé cual, disponiendo que los vehículos lentos, especialmente los de locomoción colectiva y camiones, tomarán siempre la pista derecha y no otra. Como en Chile se cree que somos los ingleses de Sudamérica, todos manejan por la izquierda.

El señor RUIZ (don José). ¿ El artículo 121 dice eso, señor Senador; y está vigente,

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Está establecido en los artículos 120 y 121.

¿ Hay acuerdo para rechazar la indicación?

¿ Se rechaza la indicación renovada N° 234, y queda aprobada la proposición de la Comisión, para agregar un número 34.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ En seguida, en la letra h), se propone agregar como número 35 el siguiente:

"35. ¿ Estacionar un vehículo en lugares reservados para el uso de personas con discapacidad."

Acordado por la unanimidad de los Senadores señores Cooper, Hamilton, Hormazábal, Mc-Intyre y Otero.

¿ Se aprueba.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ La letra d) se reemplaza por la siguiente:

"i) Reemplazar el inciso final, por el siguiente:

"Tratándose de vehículos de carga, transporte público de pasajeros, taxis y transporte remunerado de escolares, el propietario del vehículo o su arrendatario o el que lo use por cuenta propia, será directa y personalmente responsable de las infracciones contempladas en los números 17, 19, 22, 25 y 28, de este artículo. El conductor del vehículo que se encuentre en alguna de estas circunstancias, al comparecer al Tribunal correspondiente, deberá individualizar a su empleador y, si no lo hiciere o la información resultare falsa, será personal y directamente responsable de la infracción."

Esta norma fue aprobada por la unanimidad de los Senadores señores Cooper, Hamilton, Hormazábal, Mc-Intyre y Otero.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Senador señor Otero.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, esta norma viene a solucionar un gravísimo problema que afecta a los choferes del transporte colectivo y los de carga. ¿ Por qué razón? Porque hasta ahora ellos eran responsables de las infracciones que cometían a causa, por ejemplo, de que conducían vehículos con la dirección defectuosa, sin las luces pertinentes o sin neumáticos adecuados. Ésas son responsabilidades que recaen sobre los empresarios y no sobre los conductores, y por eso, este precepto fue aprobado por unanimidad. Corresponde a una petición de gremios del transporte.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ La norma ha sido objeto de indicación renovada.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario) .¿ La indicación renovada N° 234, de la señora Feliú, y de los señores Thayer, Errázuriz, Cantuarias, Urenda, Huerta, Fernández, Sinclair, Martin y Alessandri es para suprimir la letra i). Esta indicación, que abarca diversos números y artículos, dice: "Para suprimir su letra g), letra i) según Nuevo Segundo Informe."

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, no encuentro la letra i) en la indicación 234.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Yo tampoco, señor Senador.

El señor HORMAZÁBAL.¿ El señor Secretario podría ilustrarnos.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Es la letra i) del nuevo segundo informe. He dado lectura al texto que propone la Comisión.

El señor HORMAZÁBAL.¿ No; dice letra f). Las letras que yo veo mencionadas son: a), c), d); a), b), c), g); y la mención al artículo 120 de la letra f); pero no aparece la letra i).

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Es que la letra g) que pasó a ser i) en el nuevo segundo informe.

El señor HORMAZÁBAL.¿ La letra g) ya la resolvimos.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ La indicación renovada a la que estoy dando lectura, dice: "Para suprimir su letra g), letra i) según Nuevo Segundo Informe. (Indicación 234)". La letra i) es la que recién leí.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Bueno, al parecer existe acuerdo en orden mantener el inciso final, y rechazar la indicación.

¿Se rechaza la indicación renovada 234, en la parte que propone suprimir la letra i) del nuevo segundo informe.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Número 24, que ha pasado a ser 49. Reemplaza el encabezamiento por el siguiente: "49. Introdúcense, en el artículo 199, las siguientes modificaciones:". Consulta como letras a) y b), nuevas, las siguientes:

"a) Reemplázase, en el número 10, la referencia al "N° 30 del artículo 198" por "artículo 201",

"b) Derógase su número 13, y".

Aprobado por acuerdo unánime de los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ ¿Hay indicación renovada?

El señor EYZAGUIRRE (Secretario) .¿ Sí la hay; es la número 243, y dice: "2.- Al artículo 1º, número 49 (24 del primer informe), para suprimirlo."

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra la Senadora señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, en este número, por la letra b), se está derogando el número 13 vigente, que es una disposición muy importante, porque sanciona el llevar personas en la pisadera, o mantener las puertas abiertas, en vehículos de locomoción colectiva.

En la página 71 del texto comparado, dice:

"b) Derógase el número 13, y".

El número 13, del artículo 199 de la Ley de Tránsito dice: "13.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;" .

Las conductas descritas quedan sin sanción, y se trata de una figura muy importante en los vehículos de locomoción colectiva, señor Presidente. No hay que derogar.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, estaba pidiendo confirmación a la Secretaría de la Comisión, porque tengo entendido que el número 13 se estaba suprimiendo en razón de que la norma se incluyó entre las prohibiciones impuestas a los choferes de locomoción colectiva.

Si se nos concede un minuto para buscar la disposición, podríamos justificarlo.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En todo caso, queda claro de que no hay ánimo en la Sala para derogar el número 13, independientemente del lugar donde se encuentre.

El señor HAMILTON.¿ Sin duda alguna; pero tampoco hay ánimo para repetirlo.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Si se encontrara repetido, naturalmente procederíamos a eliminarlo en una de las dos referencias, por razones de buena técnica legislativa.

Dejémoslo pendiente, por el momento, y sigamos adelante.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Seguidamente, se ha consultado como letra c), nueva, la que agrega al artículo 199 los números 20 y 21.

El 20, agregado en el primer informe, fue aprobado sin enmiendas.

El 21, cuyo texto es: "No cumplir con la exigencia de uso del cinturón de seguridad establecida en el numeral 10 del artículo 79.", se aprobó con los

votos de los Honorables Senadores señores Cooper, Mc-Intyre y Otero; y el voto en contra del Honorable señor Hamilton.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Senador señor Hamilton.

El señor HAMILTON. ¿ Estoy en contra de los "suspensores obligatorios".

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Eso es lo que uno debe entender de sus "voto-expresiones", señor Senador.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, en verdad nos encontramos con que el precepto que obliga al uso de cinturón carecía de sanción para el caso de no acatamiento. Por lo tanto, había que corregir ese vacío. El uso de ese implemento es una norma que hoy día rige prácticamente en todos los países. Si establecemos la exigencia de usar cinturón de seguridad, pero no sancionamos su incumplimiento, ella resulta inútil. Ése fue el motivo por el cual se incluyó, y se hizo petición expresa del Ministerio de Transportes y de los Jueces de Policía Local.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, se aprobará el número 21 en los términos planteados por la Comisión.

Acordado.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ En seguida, el número 25 (artículo 201) ha pasado a ser número 50, con las siguientes enmiendas:

En el encabezamiento del numeral, reemplazar la palabra "Sustituir" por "Sustitúyese".

En el inciso primero del artículo 201, reemplazar el guarismo "100" por "25"; sustituir la referencia a los artículos...

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Excúseme, señor Presidente, ¿puedo interrumpir al señor Secretario?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ He preguntado al Senador señor Hamilton la razón de su voto anterior, y ocurre que su preocupación está muy ligada a algo planteado en reiteradas oportunidades.

Estoy de acuerdo en que una norma obligue a usar el cinturón de seguridad. Está probado que esa medida, a despecho de otras innovaciones que se pretendían incorporar, realmente ayuda a evitar males mayores en caso de colisión. Pero el problema radica en determinar quién comete la infracción. Y convendría que quedara establecido cuál fue el espíritu con que actuó la Comisión en esta materia, porque, por ejemplo, el conductor de un taxi no puede obligar al pasajero a ponerse el cinturón de seguridad. ¿Y quién recibe la infracción? El taxista. El propietario de un vehículo de transporte

remunerado tiene más posibilidad de influir en los menores que en el otro caso.

Me gustaría saber, entonces, si la Comisión, en el caso concreto que planteo, resolvió que la sanción corresponderá al pasajero que se niegue a usar el cinturón de seguridad y no al conductor. Ojalá alguien pudiera informar si ése fue el criterio que se siguió.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Dada la opinión del señor Senador, a la Mesa le parece apropiado volver atrás, a pesar de que esta materia ya fue aprobada.

Tiene la palabra el Honorable señor Alessandri.

El señor ALESSANDRI. ¿ Señor Presidente, deseo preguntar si la disposición se refiere a quienes van sentados en la parte delantera del vehículo o también a los de atrás. Porque, hasta donde yo sé, en ninguna parte del mundo se exige el cinturón en este último caso.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO. ¿ La norma a que se ha hecho referencia establece la exigencia solamente para los pasajeros del asiento delantero. En muchas partes se impide a los taxistas llevar pasajeros en ese asiento, y cuando así ocurre se los obliga a pedirles que se coloquen el cinturón, de modo que perfectamente puede decir a un pasajero: "Señor, no lo llevo si no se coloca el cinturón".

Entiendo el problema práctico que puede producirse, pero la norma tiene por objeto la seguridad para las personas. Si el taxi es chocado, los pasajeros de adelante están corriendo un riesgo mayor. Ése es el motivo por el cual el chofer tiene la obligación, ya que se desempeña en el transporte colectivo, de exigir el cumplimiento de la norma, so pena de no llevar al pasajero. Si no se hubiera aprobado ésta, nos encontraríamos en una situación bastante desmedrada para el cumplimiento de la ley.

En el fondo, la Comisión resolvió que respecto de los taxis y los vehículos particulares, es obligatorio usar cinturón de seguridad. Seguramente muchos de nosotros tenemos problemas con nuestro propio auto si alguien se niega a ponerse el cinturón y no nos queda sino decirle que si no lo hace no podremos llevarlo. Lo mismo deberá hacer el chofer de taxi, porque, en verdad, se trata de proteger la vida y la seguridad del que va en el asiento delantero.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Queda claro, en consecuencia, que la norma se entiende sólo para el caso indicado.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ ¿Pero la responsabilidad sería del conductor?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Así es, señor Senador.

El señor HORMAZÁBAL.¿ En tal caso, debo hacer presente una prevención, y lamento no haberla planteado antes. A mi juicio, en esta materia se va a producir un incordio ¿acepto que la norma ya está aprobada, si bien espero que pueda corregirse en lo futuro¿, porque creo que tanto el peatón como el pasajero deben asumir sus responsabilidades frente a la ley, máxime cuando ella dice relación a su propia seguridad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Esperemos que la norma se mejore en la Comisión Mixta, señor Senador.

El señor OTERO.¿ ¿Me permite, señor Presidente? Tengo la respuesta a la pregunta de la Sala sobre la derogación del número 13 del artículo 199.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Muy bien, señor Senador. Volvemos a ese punto entonces. Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO.¿ Dicho número se derogó en virtud del artículo 91, que en su número 2 prohíbe a los conductores de vehículos de transporte público de pasajeros: "Llevar pasajeros en las pisaderas y no mantener cerradas las puertas del vehículo cuando se encuentre en movimiento;". De manera que la norma quedó incorporada aquí, donde se contemplan las sanciones específicas.

Tal es el sentido de la derogación del número 13 del artículo 199, señor Presidente. La misma norma se incluye en el artículo 91.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, la explicación del Honorable señor Otero es ajustada a lo ocurrido. Sin embargo, me surge una duda. Efectivamente el artículo 91 prohíbe especialmente a los conductores de vehículos de transporte público, por ejemplo, "Ponerlo en movimiento o no detenerlo completamente cuando hayan pasajeros que deseen subir o bajar del vehículo" (número 5), o "Llevar pasajeros en las pisaderas y no mantener cerradas las puertas del vehículo cuando se encuentre en movimiento" (número 2). Pero, al eliminarse la figura del número 13 del artículo 199, se la saca de la lista de infracciones o de contravenciones menos graves. ¿Qué tipo de infracción sería la del número dos citado, entonces?

Desde ese punto de vista me parece lógica la preocupación de la Honorable señora Feliú. La norma está considerada en el artículo 91, pero no se establece qué tipo de sanción es. En consecuencia, la norma del número 13 que la Comisión propone derogar, nos dejaría en el artículo 199, que son infracciones o contravenciones menos graves, sin la sanción a una norma de carácter prohibitivo. Por lo tanto, creo que son armónicos los dos conceptos: lo que aparece en el número 13 del artículo 199 y lo establecido en el artículo

91, de modo que, en mi opinión, debiéramos aceptar por unanimidad la propuesta de la Honorable señora Feliú.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Habría acuerdo en mantener el número 13 del artículo 199?

El señor OTERO. ¿ Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor OTERO. ¿ Me atrevo a pedir que se suspenda el tratamiento de este asunto, porque tengo entendido que las infracciones a todo el artículo están consideradas en un número especial. De esa manera podría comprobar si esta materia está ya en alguna de las normas aprobadas. Si no estuviera, no tendría inconveniente en aprobar la indicación de la señora Senadora. Pero, como digo, me gustaría revisar el texto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, así procederemos. En cualquier caso, queda claro que el ánimo de todos es determinar algún tipo de sanción para esta conducta, como lo establece el artículo 199.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ En seguida, se ha renovado la indicación N° 244, para agregar en el artículo 199, relativo a las infracciones menos graves, a continuación del número cuatro, el siguiente: "Conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida."

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ. ¿ Señor Presidente, esta materia quedó resuelta al tratar las infracciones gravísimas, entre las cuales quedó la velocidad establecida en el artículo 150. En consecuencia, entre las menos graves debería quedar "la permitida".

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Esta norma se contrapone con lo ya aprobado, señor Presidente.

La señora FELIÚ. ¿ Podríamos rechazarla con la misma votación con que se rechazó la primera, señor Presidente.

El señor OTERO. ¿ Esta materia ya fue resuelta por la Sala en una votación anterior.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, se rechazará la indicación renovada.

¿ Se rechaza.

El señor EYZAGUIRRE (Secretario). ¿ Por su parte, el número 25 ha pasado a ser 50, con las siguientes enmiendas...

El señor HAMILTON. ¿Pido la palabra sobre este artículo.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Puede hacer uso de ella Su Señoría.

El señor HAMILTON. ¿Señor Presidente, antes de entrar al detalle del precepto, quiero expresar que de nuevo se nos plantea el problema de las unidades tributarias mensuales.

Entonces, como ya hemos aprobado en una oportunidad anterior que las multas serán en pesos, ahora de nuevo el artículo 201 del segundo informe propone hacerlo en unidades tributarias mensuales. Y, si bien su monto se ha bajado a la mitad respecto de lo consignado en el primer informe, no obstante, sigue expresándose en UTM. De modo que creo que debiera revisarse esta situación ahora, a fin de que sirva para los futuros artículos cuyas multas vengan expresadas en unidades tributarias mensuales.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Perdón. Antes de dar la palabra a Su Señoría, debo señalar que ha concluido el Orden del Día.

Si le parece a la Sala, se prorrogará el Orden del Día hasta resolver de una vez por todas si vamos a hablar de unidades tributarias mensuales o de pesos, para los efectos de poder seguir aplicándolo hacia adelante.

Acordado.

Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton y luego el Senador señor Otero.

El señor HAMILTON. ¿Señor Presidente, quiero insistir en las argumentaciones por las cuales, junto con el Honorable señor Hormazábal, hemos formulado indicación para que las multas en unidades tributarias mensuales se fijen en pesos.

Al respecto, debo manifestar que, primero, el peso sigue siendo la moneda de curso legal en el país. Segundo, ha habido una política de control de la inflación que se ha mantenido en el tiempo y que tiende a reducirla, y ya vamos bajo los dos dígitos. Tercero, es mucho más fácil y claro su cálculo y aplicación para los usuarios y para quienes trabajan en los tribunales. Además, en un artículo anterior de la normativa en debate aprobamos que las multas fueran en pesos. De manera que sería absurdo que en un mismo proyecto existieran multas en pesos y otras en unidades tributarias mensuales. Por último, el hecho de transformar las multas en pesos no significa que no serán reajustables, pues una vez al año están sujetas a un alza en pesos, de acuerdo con un decreto del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Por los motivos expuestos, soy partidario de que en este caso, así como en los que vengan, se insista en que las multas se fijen en pesos.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Otero.

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, la verdad es que el Senado se va a encontrar con un dilema bastante serio. Porque en todas las últimas legislaciones aprobadas ¿por lo menos desde 1990 en adelante¿ se han establecido sanciones en términos reajustables. Se han usado ingresos mínimos, unidades de fomento y unidades tributarias mensuales.

Tengo a la mano, por si lo desean ver los señores Senadores, todas las sanciones aprobadas hasta ahora por la Corporación, y en todas ellas se ha empleado una unidad reajutable.

También tengo en mi poder un proyecto que el Senado deberá conocer, que ya ha sido aprobado por unanimidad en la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento del Senado, con el voto favorable de sus cinco integrantes, que transforma en unidades tributarias mensuales todas las disposiciones del Código Penal relativas a sanciones. Lo anterior tiene su origen en una iniciativa aprobada por la Cámara de Diputados sobre la que, al respecto, la señora Ministra de Justicia, en oficio de 27 de enero de este año, señaló expresamente a la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia lo siguiente:

"Asimismo, debería considerarse un criterio único dentro de toda la Administración de Justicia para determinar las multas y la cuantía de las afectaciones patrimoniales. Estimo que el proyecto debería ajustarse a la realidad existente, siguiendo la tendencia manifestada en el último tiempo, que ha adoptado como criterio valorativo la Unidad Tributaria Mensual. Así sucede en la mayoría de las leyes penales especiales y en las disposiciones pertinentes del Código Orgánico de Tribunales, particularmente en relación a las consignaciones.

"Por ello, creo que, en vez de Ingresos Mínimos, debería utilizarse la Unidad Tributaria Mensual, y con el objeto de fijar un mínimo razonable conforme a los criterios materiales ya enunciados anteriormente, debería comenzarse la equivalencia con los sueldos vitales, a partir de media Unidad Tributaria Mensual."

También tengo a la mano el informe del abogado señor Juan Bustos Ramírez, asesor del Ministerio de Justicia y de algunos Senadores de la Concertación, en el que con fecha 20 de octubre de 1994 dice lo siguiente:

"También considero adecuado que la pena de multa se establezca en U.T.M., ya que ello también permite una mejor aplicación del principio de proporcionalidad, que es una consecuencia del principio de igualdad ante la ley. Sin embargo, estimo que el mismo criterio debería emplearse para la determinación del valor de la afección patrimonial y, por lo tanto, no utilizar un criterio diferente, como el de los sueldos vitales, pues con ello se está

utilizando unidades diferentes y contradictorias, que en definitiva afectan el principio de proporcionalidad."

Por su parte, el informe emitido por el secretario del Instituto de Ciencias Penales dice así:

"Las Indicaciones a mi juicio son acertadas al fijar en U.T.M., la medida, más aún cuando se hace extensiva al ámbito penal como sistema. De otro extremo hace peso el hecho que se avanza hacia la uniformidad de nuestra legislación en base a este parámetro. Ello la torna particularmente aconsejable, evitando así la disparidad con las consecuencias de inconveniencia que ésta acarrea y que resultan fáciles de prever, como nos enseña la experiencia. En este sentido y advirtiendo razones similares, concluye de igual manera el informe del Ministerio de Justicia."

A su vez, un informe de la Facultad de Derecho de la Universidad de Chile, referente a las reformas penales propuestas en el proyecto, establece:

"Las reformas propiamente penales propuestas se encuentran en los artículos 1° y 2° del proyecto de ley en comento. Ciertamente, aquellas que se refieren al reemplazo del sueldo vital por la unidad tributaria mensual como medida de fijación de las multas aplicables por los delitos cometidos, contenidas en el artículo 1° del proyecto de ley, no merecen mayores comentarios ni reparos, tanto por no afectar al fondo de las instituciones penales como por constituir la unidad tributaria mensual un sistema de reajuste ampliamente conocido y de utilización masiva en nuestra economía."

Pues bien, sobre la base de las opiniones uniformes emanadas del Ministerio de Justicia, de las Facultades de Derecho y del Instituto de Ciencias Penales, se ha estimado conveniente establecer la unidad tributaria mensual.

Ahora, la pregunta que cabe hacerse ¿y que también se hará la ciudadanía¿ es por qué razón el Senado ha aceptado siempre este criterio, pero cuando se trata de la Ley de Tránsito, que ha sido tan cuestionada ¿incluso los propios Parlamentarios hemos sido cuestionados por su cumplimiento o incumplimiento¿, no se sigue la norma de aplicación general, y sólo para este proyecto se establece la diferencia que la convierte en pesos.

Debo señalar que, de acogerse esta proposición, se va a crear un problema bastante serio, porque no hay ninguna indicación que permita complementar esta norma.

Sobre el particular, formulo la siguiente pregunta. Si se acordara fijar las multas en pesos, ¿vamos a convertir las propuestas por la Comisión ¿y aceptadas por la unanimidad de sus miembros; entre ellos, el Honorable señor Hamilton, como consta en el informe¿ a pesos conforme al valor de la unidad tributaria mensual existente hoy? Para proceder a ello tendría que

existir acuerdo unánime en la Sala, porque no se ha presentado ninguna indicación al respecto.

En seguida, como efectivamente se establecieron unidades tributarias mensuales, no hay ninguna norma que consagre su reajustabilidad. Entonces, ¿sería justo y legítimo que todos los años hubiera que estar peleando ¿y veo lo que ha pasado con esta materia en el Senado¿ para que estas sanciones se ajustaran a la realidad económica del país?

Señor Presidente, quiero recordar que se suscitó un gran debate sobre esta materia cuando se discutió una reforma del Código Penal, porque las penas que estaban establecidas en pesos pasaron a expresarse en sueldos vitales, y debido a ello las simples faltas pasaron a ser delitos. Obviamente, los sueldos vitales, por innecesarios, hubo que transformarlos en unidades tributarias mensuales, porque donde hay la misma razón debe existir la misma disposición, precisamente para hacer el distingo de cuándo estamos en presencia de faltas y cuándo ante delitos.

Aquí se ha dicho que la gente no sabe lo que es la unidad tributaria mensual. Pero tengamos presente que todos los meses los tribunales pueden perfectamente fijar cuál es el monto de la multa ¿y lo puede hacer en pesos¿, porque la UTM no se cambia todos los días, como la unidad de fomento. De este modo se evita que cada cierto tiempo haya que dictar una resolución ¿que ahora no está ni en la indicación ni en la ley¿ que permita su reajustabilidad, porque, de lo contrario, si no se incorpora una norma de reajustabilidad, todos los años o cada cierto número de años habrá que solicitar que se reajusten nuevamente las multas. Y se trata precisamente de evitar que ello ocurra.

Yo me alegro profundamente por la conducción económica del Gobierno, y lo felicito por ello. Nos ha anunciado que este año vamos a llegar a una inflación de menos de dos dígitos, lo que es muy conveniente porque quiere decir que la unidad tributaria mensual se mantendrá. Pero, ¿qué ocurriría si tuviéramos un serio problema económico y se produjera un alza? Evidentemente, las multas quedarían desfasadas. Por eso sostuve que había que considerar este hecho con las otras reglas del proyecto. Y esta iniciativa autoriza al juez para rebajar incluso el mínimo de la multa y, en algunos casos, para condonarla, o para cambiarla por asistencia a un curso, porque hay multas cuyo valor puede ser muy elevado para determinadas personas. Es decir, hemos buscado todas las soluciones para no crear un problema económico a quienes cuentan con menores recursos. Pero, obviamente, por mi calidad de Presidente de la Comisión de Constitución, Legislación y Justicia, debo cumplir con mi deber, y en ella hemos estado empeñados en uniformar la legislación, porque uno de los graves problemas que existen, especialmente en materia de sanciones, es la diversidad de criterios que se ha tenido para establecerlas. Por eso, en los párrafos que he leído, provenientes tanto del Ministerio de Justicia como de los profesores universitarios, se aplaude la idea de unificar y uniformar el procedimiento para establecer sanciones.

Ésa es la única razón que tuvo la Comisión.

Creo que el Senado puede discutir si aumenta o rebaja los mínimos y los máximos. Yo no me opondré ni haré cuestión al respecto, pero considero que constituiría un muy mal precedente quebrar en esta ley la uniformidad que ha mantenido el Senado, y lo que persiguen en este sentido la Ministra de Justicia y los penalistas.

Señores Senadores, en los juzgados de policía local vamos a tener distintas infracciones, que incluso son menores que las que aquí estamos analizando. A mi juicio, es menos grave que una persona, en un momento de apuro, cometa una falta de hurto por cinco mil pesos ¿pero que la vamos a sancionar con una multa en unidades tributarias mensuales¿, que no respetar un disco Pare o pasar con luz roja, por la gravedad que ello conlleva.

En el otro caso, todos estuvimos de acuerdo. Nadie ha discutido ese tema. Sin embargo, cuando se trata de la Ley de Tránsito ¿subconscientemente sabemos, y esto no es una crítica para nadie, que estamos manejando nosotros, nuestras esposas, nuestros hijos, todos nuestros familiares y amigos¿, ¿qué explicación real vamos a dar al país para que en esta ley, que es tan controvertida, donde hay tanto en juego, tengamos un criterio que se aparta del criterio uniforme que ha seguido el Senado en el último tiempo?

Quiero dejar muy en claro que no me estoy refiriendo a los montos. Puedo coincidir con los señores Senadores que se oponen a un aumento muy notorio o que proponen rebajar los mínimos, y no tengo inconveniente en este sentido. Pero me parece que, para la línea que ha seguido el Senado, para la normativa del Código Penal que deberemos estudiar más adelante, que tiene implicancia muy seria en las medidas que aplica el juzgado de policía local, sería contraproducente cambiar el sistema de referencia. ¿Por qué? Porque cuando un tribunal esté al tanto de que el monto fijado es media unidad tributaria mensual, la norma respectiva se aplicará en toda la República, y se tendrá pleno conocimiento de ella.

Aquí vamos a fijar la sanción en pesos, pero no hemos establecido ni la equivalencia con las sanciones que dispone la ley, para efectuar la transformación, si se adoptara esa medida, y tampoco hemos consagrado una obligatoriedad de reajustabilidad. De manera que si se aceptara fijar las multas en pesos, y como no hay ninguna indicación, habría que entender que las normas propuestas por la Comisión deberán ajustarse a esta resolución, salvo que haya indicaciones a los artículos pertinentes respecto de los montos mínimos y máximos. Pero, al mismo tiempo, si el Senado quiere ser consecuente, tendría que establecer un sistema de reajuste de las multas, de modo que, automáticamente, se fuera adecuando cada cierto tiempo. Un año, a veces, es poco, porque resulta que la persona sancionada en enero tendrá un cumplimiento distinto de la que lo es en diciembre, y eso afecta la igualdad ante la ley. Posiblemente, podrían hacerse reajustes semestrales,

pero, de todas maneras, éste es un tema que el Senado debe considerar al momento de votar.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, uno de los elementos positivos que se da en esta Corporación es el de que podemos escucharnos y argumentar para convencernos de las ventajas de una u otra proposición, incluso no es primera vez que varios de nosotros cambiemos de opinión ante un buen argumento. Para eso nos eligen: para proponer y para escuchar.

Por eso, quiero destacar la actitud del Honorable señor Otero, quien ahora está dispuesto a considerar una modificación de los montos de las multas, y que la agradezco porque en las tres oportunidades en que votamos sobre el particular en la Comisión tuvo una opinión distinta. Por eso, saludo su actitud de ahora y la considero un aporte a este debate.

Quiero señalar adicionalmente que hemos discrepado de su enfoque respecto de las unidades tributarias mensuales, y la razón está en la nitidez y en el impacto pedagógico que tiene en los ciudadanos el saber a qué equivale la infracción que cometen. A mi juicio, ello está fuera de toda duda. Acabo de escuchar a diversos Senadores de distintos partidos sostener que es mucho más claro y preciso un procedimiento que, por estacionar en lugar indebido, disponga que debe pagarse tanto, y por exceso de velocidad, tanto. La gente tiene que recibir la orientación básica de parte del legislador en cuanto a que una conducta reprochable tiene una determinada sanción. Y ese argumento didáctico ha sido aquí expuesto por Senadores de diferentes bancadas, y no quiero insistir en él.

El segundo argumento, referente a los éxitos macroeconómicos que exhibe el país, porque no es lo mismo ostentar índices de inflación de un dígito que tener los que constituían nuestras cifras tradicionales, ya fue expuesto latamente por el Honorable señor Hamilton, de modo que tampoco lo voy a repetir.

Y existe un tercer elemento respecto de esta materia. Todos estimamos que la sanción cumple un papel. Por eso, a despecho de lo que aduce el Honorable señor Otero ¿que, naturalmente, por las otras actividades que ha tenido que desarrollar, no ha podido quizá prestar atención a modestas sugerencias que hemos hecho Senadores de la Democracia Cristiana¿, hemos formulado indicaciones al artículo 203 en las que establecemos, con nitidez, cuál es nuestra visión acerca de las multas, que fijamos en pesos, y donde establecemos, asimismo, la posibilidad de que el magistrado las fije. Y estamos hasta duplicando el monto de las actuales multas. Ello, por entender que un elemento de esta naturaleza juega un papel, no determinante ni definitivo, pero lo juega.

En consecuencia, tenemos normas propuestas. Por lo tanto, no tendríamos que invocar la gentileza de la unanimidad del Senado. Bastaría que la mayoría recogiera esta observación, que, por lo demás, ni siquiera fue privilegio nuestro, porque los Honorables señores Lagos, Fernández y Errázuriz también presentaron indicaciones o ideas sobre el particular. De modo que, a mi juicio, hay un interesante acuerdo en esta Corporación sobre la materia.

¿De qué se trata, entonces? Nosotros pensamos, primero, que es mejor graficar las multas en pesos, los que, además, constituyen todavía la moneda de curso legal en Chile, y esperamos que siga siéndolo. Y segundo, ese sistema tiene una reajustabilidad establecida adecuadamente, una vez al año. Y si fuera necesario fijar otras modalidades, creo que la mayoría de los Senadores estaría dispuesto a otorgar al Ejecutivo la atribución pertinente para que disponga los casos de mora, los intereses correspondientes y otro tipo de materias. O sea, el tema formal está resuelto. Hay una indicación sobre el particular.

Por eso, quiero entrar ahora al tema del monto. ¿Qué se nos propone en el artículo 201 del boletín comparado? "Será sancionado con multa de 10 a 25 unidades tributarias mensuales". Para decirlo en los desprestigiados pero valiosos pesos, estamos hablando de una multa mínima de más de 200 mil pesos, y de una máxima que supera los 500 mil pesos. ¿Quién es el infractor? Según esa misma norma, "el propietario, arrendatario, usuario o empresario que ponga o mantenga en circulación o haga circular un vehículo destinado al servicio público de pasajeros, taxis, o al transporte de carga o al transporte remunerado de escolares, con infracción a los artículos 63 y 64 de esta ley"... ¿Y a qué se refieren estas disposiciones? Por ejemplo, a un neumático gastado, al sistema de dirección o frenos en malas condiciones.

Señor Presidente, todos queremos evitar que se conduzca con un neumático gastado, o con el sistema de frenos en malas condiciones o la dirección en pésimo estado. Pero, ¿el monto de la multa que se propone es equivalente?

El otro día señalé que mi estimado colega el Honorable señor Otero requirió al Tribunal Constitucional por estimar expropiatorio que se subiera 2 por ciento el impuesto a los cigarrillos. ¡Dos por ciento era expropiatorio! ¡Pero incrementar ahora la multa máxima de 25 mil 900 pesos a 200 mil o a 500 mil es justo...! No me parece que haya una comparación. Pienso que entre ambos criterios hay un error.

Por lo tanto, estando de acuerdo en que debe conducirse con los neumáticos en buen estado, con los sistemas de frenos y de dirección en buenas condiciones, la cantidad que aquí se propone me parece monstruosa, por decirlo de una manera directa y categórica.

Naturalmente que uno no es perfecto En nombre de los Senadores demócratacristianos, presentamos una indicación que, recogiendo una proposición de los conductores, consistía en ligar, para citar un caso, el

monto de la multa al valor del neumático, o sea, a un hecho objetivo, para que fuera más conveniente tener el neumático en buenas condiciones que pagar la multa. Esta indicación, insuficientemente fundada en relación con diversos elementos, no se aprobó, porque no tomamos en consideración que, por ejemplo, los neumáticos de un bus cuestan 180 mil pesos y los de un taxi básico, 20 mil pesos. La forma como la planteamos podía prestarse para equívocos, sin producir el efecto perseguido. Por eso, aceptamos su rechazo y no insistimos en renovarla.

¿Qué deseamos proponer? Que la norma recomendada por la Comisión sea rechazada. Así, categóricamente: rechazada. Porque lo que se pretende obtener, en el sentido de que los vehículos sean mantenidos con los neumáticos, los sistemas de frenos y todo lo demás en buena forma, se halla considerado en el artículo 198, N° 17, que dice: "Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;". ¿Cuál es la sanción? La de una contravención grave, ni siquiera gravísima.

En consecuencia, lo sugerido por la Comisión incluso no guarda armonía con el objetivo de las distintas sanciones relativas a estos aspectos. En efecto, se eleva a un mínimo de 200 mil pesos y un máximo de 500 mil pesos una falta que, en alguno de sus componentes, está definida en el artículo 198 solamente como infracción grave.

Respetando la diversidad de opiniones, y entendiendo la buena fe que hay detrás del trabajo de los miembros de la Comisión de Transportes, que han buscado el expediente de una sanción ¿perdón por haber utilizado el término "monstruoso", que retiro¿ absolutamente exagerada e inadecuada, me parece que la mejor modalidad sería que determináramos las multas en pesos y apuntáramos a una sanción que importe un aumento de ciento por ciento en todos los casos, lo que ya es grave y constituye un elemento fundamental. Porque, a despecho de un antecedente que se entregaba, en la Comisión recibí informaciones respecto a que cada vez que se alza el monto de las multas, en el corto plazo se produce una disminución del número de infracciones.

Y, si esto ayuda, con el Honorable señor Hamilton pensamos ¿con la falibilidad propia de los seres humanos¿ que es mejor una indicación que proponemos para el artículo 203, la que fija las sanciones en pesos y establece un incremento máximo en sus montos de sólo ciento por ciento, en relación con las condiciones que todos deseamos tener para lograr un manejo responsable y apropiado.

He dicho.

El señor MC-INTYRE.¿ ¿Me permite, señor Presidente, una cuestión de orden?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MC-INTYRE.¿ Me parece que se iba a definir solamente entre unidades tributarias mensuales y pesos, y no veríamos las cantidades.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Deseo aclarar exactamente lo que acaba de expresar el señor Senador.

La Mesa quiso mantener esta discusión, no para referirla en concreto al artículo 201, sino a fin de que se resolviera definitivamente el tema planteado en la indicación N° 105, suscrita por varios señores Senadores, que sustituye todas las referencias en unidades tributarias mensuales por pesos, conforme al valor de las primeras en mayo de 1995. Eso es lo que tenemos que resolver.

El señor HORMAZÁBAL.¿ No, señor Presidente. Perdone que lo interrumpa.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hormazábal.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Expliqué, en forma reiterada, que esa indicación fue presentada, técnicamente, para el caso de que el Senado no tuviera la bondad de acoger el sistema de fijar las cifras en pesos. Por eso, ella traducía a pesos todas las referencias en unidades tributarias mensuales, según el valor de éstas en mayo de este año.

Mencioné la modalidad que proponemos en relación con el artículo 203 porque el Honorable señor Otero expuso que no había norma que permitiera una salida. Sobre esa base, me permití explicar que, en caso de ser rechazada la proposición de la Comisión, sí existe una manera de legislar en esta materia conforme a principios básicos y de un modo que creo que podría recoger la voluntad del Senado.

Solicito que esa indicación se vote sólo en subsidio de que sea rechazada nuestra proposición.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Lo concreto es que en esta oportunidad debemos resolver si las sanciones serán en unidades tributarias o en pesos.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú, y están inscritos para intervenir, a continuación, los Senadores señores Errázuriz, Lagos, Hamilton y Cantuarias.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, como usted lo ha señalado, el tema en discusión es el de si las multas ¿en este caso, por las contravenciones a la Ley de Tránsito¿ deben ser establecidas en pesos, o en unidades tributarias mensuales, o en cualquier otra unidad de carácter reajutable.

El Honorable señor Otero ha hecho mucho caudal en el sentido de que no admitir la proposición de la Comisión importa establecer valores históricos que serían, en el fondo, francamente ridículos, porque, por efecto de la inflación, esos montos perderían toda actualidad.

Quiero señalar, en primer término, de la manera más enfática, que ello no es efectivo. Las multas en pesos, por infracciones, se reajustan anualmente por decreto del Ministerio de Justicia y según la variación del índice de precios al consumidor. En consecuencia, lo que estamos discutiendo en este minuto no se refiere a valores históricos, en relación con valores reajustables, sino a las fechas de reajustabilidad. ¿Debe esto reajustarse todos los meses? ¿Sí o no? Ése es el tema del cual estamos hablando.

Señor Presidente, deseo que esto quede muy claro, porque no debe haber una sombra de duda, a mi modo de ver, en el sentido de que alguien pretende defender multas de valores irrisorios. Ése no es el caso. Lo que se está viendo es si las multas deben ser reajustadas mensualmente o sólo una vez al año.

Soy partidaria de que las multas sean reajustadas anualmente y no según el valor de la unidad tributaria mensual, porque, además, las personas no ganan en unidades tributarias mensuales, ni en unidades de fomento, sino en pesos. En consecuencia, me parece que lo razonable es que estén fijadas en pesos.

El argumento que se ha traído a colación en cuanto a lo que señala el Ministerio de Justicia y lo que ha expuesto en un informe el señor Juan Bustos lo estimo muy interesante, pero lo cierto es que ello se refiere a figuras penales, y aquí se trata de contravenciones. Naturalmente, esos delitos no se cometen todos los días, en tanto que las infracciones a la Ley de Tránsito, por razones obvias, debido a la cantidad de vehículos que circulan y por todos los lugares en que lo hacen, son sancionadas en los juzgados de policía local de todo el país.

El Senador señor Piñera hizo presente la conveniencia ¿posición que comparto¿ de que se pueda llegar, en algún minuto, a pagar fácilmente el monto de las multas, cuando la persona acepta la infracción cometida. Conspira en contra de eso, justamente, el sistema que estamos estableciendo, en el que puede haber agravantes y una calificación personalísima del juez.

Por otra parte, respecto del nuevo elemento que queda para ponderación de los magistrados de policía local, tocante a la situación económica de la persona a quien se le aplica la multa, presumo que puede ocurrir algo parecido a lo de las pensiones alimenticias, con motivo de las cuales las personas se visten de tal manera que engañan al juez sobre sus verdaderas condiciones económicas. Ahora, si el tribunal investigará la solvencia de la persona, se terminaría averiguando aspectos diferentes de los que corresponden a las infracciones a la Ley de Tránsito.

Me parecen muy importantes las opiniones de la señora Ministra de Justicia y de sus asesores. La verdad es que he reiterado en la Sala sus puntos de vista en el sentido de no crear más figuras delictivas. Tal como lo hice presente en su oportunidad, aquí se están creando trece delitos nuevos,

todos complicadísimos y difícilísimos, en circunstancias de que existe un planteamiento expreso acerca de la materia por parte del Ministerio de Justicia. Lo cierto es que todo esto llevará a que no se sancionen ni esas figuras delictivas ni las que están vigentes. De modo que sobre el particular está el recuerdo de lo que planteó esa Secretaría de Estado y que no mereció ni siquiera una miserable consideración.

Por otra parte, la Comisión propone un alza de las multas que, a todas luces, es realmente desproporcionada. Y me llama la atención, además, porque si el fundamento para ello es que constituya un elemento disuasivo ¿esto es, para que no se cometan infracciones¿, no veo por qué se rebajan las suspensiones para conducir, pues sí me parece muy importante para los conductores saber que puede aplicárseles tal sanción, que es algo que realmente duele. Reitero: considero que la sugerencia de la Comisión es inconciliable con haber reducido las suspensiones prácticamente a la mitad.

Ahora, se señala la gravedad que representa no aceptar lo propuesto por la Comisión de Transportes. La verdad es que, desde que comenzamos a discutir esta iniciativa, he reiterado que todos estos puntos son ajenos a su idea central. Y hay otros proyectos sobre la materia. No debiéramos habernos abocado a este debate, aprobando un artículo sí y otro no. Seguramente, todo esto será rechazado por la Cámara de Diputados y, en definitiva, deberá constituirse una Comisión Mixta, con una pérdida de tiempo francamente grave para el Senado.

Estimo que desechar la propuesta de la Comisión, en cuanto a esas multas astronómicas, es lo único razonable que debe hacer esta Alta Corporación. Y ello no importa señal alguna de que se consideren muy buenas las infracciones a las normas del tránsito. Pienso que debe rechazarse, también, la rebaja de las suspensiones, que sí creo sumamente grave. En todo caso, hay indicaciones presentadas para aumentar el monto de las sanciones, pero sobre la base de que sea reajustado una vez al año:

Por todas estas consideraciones, estoy en absoluto desacuerdo con el establecimiento de multas en unidades tributarias mensuales y, más todavía, en los montos propuestos, que me parecen francamente inverosímiles, por lo cual creo que no debieran ser aceptados.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Hago notar que hay cinco Senadores inscritos para intervenir: los Honorables señores Errázuriz, Lagos, Hamilton, Cantuarias y Huerta. La idea de la Mesa era que este tema se discutiese en forma mucho más breve.

Si le parece a la Sala, procederemos a votar, y fundamentarán su pronunciamiento, con preferencia, los señores Senadores mencionados, para luego seguir el orden normal.

En votación la definición de si se hará referencia a unidades tributarias mensuales o a pesos.

¿(Durante la votación).

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Señor Presidente, intentaré ser lo más breve posible al pronunciarme sobre el tema específico de que se trata.

Se ha estado discutiendo si las multas por infracciones de tránsito deben estar establecidas en una unidad nueva, inexistente en nuestra legislación, llamada unidad tributaria. La moneda de curso legal ¿y, por lo tanto, aquella en la cual se expresa cualquier forma de pago¿ es el peso. No existe en Chile ninguna otra. Puede haber diversas fórmulas de reajuste e índices, como lo son, de hecho, la unidad tributaria, la unidad de fomento, o cualquier otro. Pero éstos ¿repito¿ son índices. Y hay gente que tiende a confundir uno de ellos con moneda, y termina transformando todo el quehacer del país en un índice, en circunstancias de que éste último, por definición, se aplica sobre las monedas o los valores de curso legal. Así ocurre en todas partes.

En ningún lugar del mundo existen reajustes obligatorios de todo, como sucede en Chile, ante un error producto del "shock" derivado de una inflación muy alta y de un pasado en el cual se "licuaban" las obligaciones, a causa, precisamente, de la elevada inflación. A consecuencia de ello, se pasó de un extremo a otro, y, en un momento dado, la unidad de fomento, establecida sólo para las obligaciones de largo plazo, comenzó a aplicarse para las mensualidades y, después, con reajuste diario.

Los efectos de esta situación son de todos conocidos. Sin embargo, en términos absolutamente económicos, toda cláusula que cree una reajustabilidad automática y permanente, un índice de reajustabilidad de toda la economía, impide los ajustes de precios relativos que deben existir, en especial, en una economía abierta al exterior. Los precios no suben ni bajan; es un precio el que se eleva más que el otro, porque éste se mantiene o sube menos. Es decir, los precios son siempre relativos. Por consiguiente, una economía indexada impide que se produzcan esos ajustes relativos de precios.

Esta realidad, respecto de la cual he venido insistiendo, como profesional y como economista, desde hace muchos años, hoy no es discutida por ningún Ministro, por ningún economista, por ningún profesor universitario, ni por ningún empresario que se precie de ser una persona cuerda.

Privilegiar estos reajustes ¿que ahora se pretende entronizar, también, por la vía de la unidad tributaria, en las multas por infracciones a las normas del tránsito¿ significa una distorsión tan grave, que termina siempre pagándola el más débil, el más pobre. Porque éste no recibe reajuste diario ni permanente por su activo, por lo que obtiene de su trabajo, que es, precisamente, su salario. En cambio, quienes sí gozan de un reajuste permanente son los dueños de las disponibilidades líquidas de dinero, es decir, los ricos, al depositarlo.

En consecuencia, la reajustabilidad obligatoria para algunos y no para otros constituye una grave distorsión de la economía, e importa gran inequidad.

Y, por último, su generalización significa, además, la imposibilidad de los ajustes relativos, indispensables para las economías. Repetir en el mes que viene ¿así ocurre con la unidad de fomento¿ parte de la inflación del mes que pasó dificulta la contención inflacionaria. Chile ha perdido una oportunidad histórica de haber tenido inflaciones bajísimas y sólo por la existencia de la unidad de fomento, que ha dificultado el ajuste, a costa de los más pobres, sobre los que se hace pesar el mayor esfuerzo.

El que por vía de la unidad tributaria se aplique una reajustabilidad mensual de las multas por infracciones del tránsito resulta extraordinariamente grave e impopular, sobre todo si ello se agrega a las draconianas sanciones que se pretende establecer, aunque su reducción quede a criterio del juez, dificultando, por ende, la aplicación de la ley.

Considero muy importante, como han señalado otros señores Senadores, que exista un efecto claro, didáctico, conocido, de saber que determinada infracción cuesta 10 ó 50 "lucas" ¿como se dice en la jerga popular¿, o lo que sea, pero expresada en pesos. En el caso de una fórmula con una sanción traducida en unidades tributarias mensuales, puedo asegurar que si a muchos de los presentes se les pregunta cuál es su valor exacto en el día de hoy, les será más fácil responder ahora que una semana o quince días atrás.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Se ha cumplido su tiempo, señor Senador.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Y para el chileno común que conduce un vehículo, será mucho más difícil contestar.

En consecuencia, y tal como se ha señalado, estimo que la reajustabilidad anual y la expresión de las multas en pesos, que es la moneda de curso legal, es lo que debe prevalecer en esta legislación. Voto en ese sentido.

El señor LAGOS.¿ Señor Presidente, este proyecto, cuyo objetivo original era crear la escuela de conductores, tan necesaria para el país, al final se ha transformado en una normativa acerca del transporte, de las licencias y, en general, de todo, lo que considero altamente inconveniente.

A lo largo de la discusión, y respecto de las multas, se ha ido atribuyendo la responsabilidad de las fallas exclusivamente a los conductores. En el caso de los taxistas propietarios de su vehículo y que responden exclusivamente por éste, creo que las sanciones resultan excesivas. Eso, en primer lugar.

Segundo, se está tratando de expresar estas multas en un tipo de índice del cual sector ese no participa, porque las tarifas que se cobran en el transporte son en pesos, en general.

En tercer término, así como estamos buscando sanciones, habría que preguntarse en qué condiciones trabajan los conductores de nuestro país.

Sólo en abril del año en curso ingresaron a las calles 10 mil 690 vehículos, especialmente en la "selva" que es el Área Metropolitana. Las municipalidades siguen otorgando concesiones de estacionamientos y parquímetros. No hay una mayor inversión en infraestructura para mejorar las avenidas, los accesos y las salidas. El sector transporte de pasajeros ha empezado a competir con el Estado, producto de las importantes inversiones que éste se encuentra realizando en el Metro.

Por eso, creo que la presente iniciativa no resolverá los verdaderos problemas que tiene el transporte terrestre urbano en Chile; estamos muy lejos de ello. Sin embargo, las sanciones que se pretende aplicar mediante ella, especialmente a los conductores, son en gran medida injustas.

Cuando hablo de "selva", pienso en los chóferes de taxi, quienes muchas veces incurrir en infracciones involuntarias debido a las deficiencias del sistema de semáforos, o a los árboles que impiden ver la señalización, o, simplemente, a los numerosos hoyos existentes en las calles. Todo esto los obliga a pagar multas, en circunstancias de que después de la entrega diaria sólo les quedan 3 mil a 4 mil pesos que ni siquiera les alcanzan para mantener a su familia.

Por eso, como legisladores preocupados del bien general de la población, deberíamos solicitar al Ejecutivo un proyecto de ley y una gran discusión sobre el particular, pero contemplando los aspectos viales, los municipales, etcétera. Los municipios, por no resolver los problemas de estacionamiento y otros, se han transformado en sembradores de discos prohibitivos: "No pasar", "No estacionar", etcétera. Ello hace más difícil que tales trabajadores puedan desarrollar sus actividades como desean hacerlo. Porque creo que nadie pretende cometer infracciones ni exponerse a que le cursen partes.

Finalmente, me gustaría reiterar un planteamiento.

He conversado con dirigentes de muchos gremios vinculados al rubro, quienes han demostrado gran interés en cooperar. Sin embargo, atendidas las normas que estamos consagrando, pienso que los conductores serán muy perjudicados. Me parece que ningún organismo¿ni los municipios ni el Ministerio de Transportes¿ puede establecer tales exigencias mientras no se elabore un proyecto que considere todos los aspectos que he mencionado, especialmente el vinculado con la Cartera de Obras Públicas, que es la encargada de mejorar las carreteras, calles y caminos, que se encuentran en estado deplorable, pues, desgraciadamente, es ahí donde los choferes deben desarrollar su trabajo.

Voto a favor.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, deseo referirme muy brevemente a una alusión que hizo el Honorable señor Otero en cuanto a que yo habría cambiado de posición en esta materia durante la discusión de la iniciativa.

Es efectivo; Su Señoría tiene razón: voté una indicación para que el pago de las multas fuera en UTM y ahora estoy auspiciando otra para que las infracciones se expresen en pesos, por las razones que ya expuse.

Este cambio obedece a que en la Comisión escuchamos a los usuarios, a la gente, a los afectados, y también a los señores Senadores que la integran, todos los cuales comparten lo que expresé en esta Sala.

El Honorable señor Otero, con toda legitimidad, también ha cambiado de postura, porque en la norma pertinente, entre el primer y el segundo informes, bajó el máximo de la pena establecida de 100 a 25 unidades tributarias mensuales, es decir, a la cuarta parte.

En buena hora, todos enmendamos nuestra posición cuando nos dan razones convincentes.

Por último, no considero herejía que en este proyecto, al revés de iniciativas referidas a materias propiamente penales, las multas se contemplen en pesos y no en UTM. De hecho, si esto se estima herejía, el Senado ya la cometió, porque al aprobar el artículo 196 D estableció las multas en pesos. Y seguramente esta tarde aplicaremos igual criterio respecto de todos los artículos.

Voto que sí.

El señor CANTUARIAS.¿ Señor Presidente, seré muy breve en mi fundamentación, acogiendo la sugerencia que la Mesa nos ha hecho en orden a acelerar el despacho del proyecto.

El problema de fondo que se ha estado discutiendo, y que ha tomado demasiado tiempo de trabajo a la Corporación ¿no recuerdo que haya acontecido algo similar con otros asuntos, por lo menos en los últimos cinco años¿, dice relación a la eficacia con que podemos prevenir la ocurrencia de accidentes de tránsito mediante las sanciones asociadas a delitos tipificados en la ley en proyecto, que en el hecho constituyen contravenciones, conforme a lo explicado en esta Sala.

Desde luego, no hay ninguna demostración técnica (este aspecto es de bastante fondo) de que el aumento de las sanciones asegurará la disminución de los accidentes. Si existiera un estudio que garantizara que determinado nivel de sanciones ¿sea cual fuere su expresión: pecuniaria, suspensión de licencia, etcétera¿ surtiría efectos en términos de prevenir los accidentes de tránsito (en muchos casos ellos resultan espectaculares y, sin duda, constituyen un problema muy serio en nuestra sociedad), creo que el Senado en su conjunto ¿y yo personalmente¿ estaría dispuesto a analizar una fórmula que permitiera alcanzar aquel objetivo. Sin embargo ¿y es el primer elemento que deseo dejar consignado con motivo de esta reflexión¿, eso no ha sido demostrado. De manera que estamos actuando intuitivamente

al suponer que un alza de las sanciones producirá una reducción de los accidentes.

En segundo lugar, pienso que estamos procediendo en forma bastante equivocada al atribuir la ocurrencia de accidentes exclusivamente a la contravención de las normas del tránsito, en circunstancias de que parece estar demostrado que en nuestro país ¿moderno y actualizado en diversos aspectos¿ existe un déficit en infraestructura que en muchos casos, cuando no en la mayoría, los explica.

En tercer lugar, quiero aludir a una explicación que me dio un conjunto de Oficiales de Carabineros muy respetables, la cual no dejó de llamar mi atención. Y deseo ser muy cuidadoso con mis palabras, porque no estoy suponiendo nada, sino simplemente alertando y haciendo una reflexión global. Ella tiene que ver con el peligro que envuelve la circunstancia de que las sanciones y las multas sean demasiado elevadas y que éstas deban ser notificadas por personas que, como sabemos todos los chilenos, perciben remuneraciones muy bajas.

No estoy poniendo en duda la honorabilidad de los funcionarios policiales. Pero, obviamente, en la medida en que aumentemos las multas y las distanciamos del valor de sus remuneraciones, se abre como real la posibilidad ¿repito: la posibilidad¿ de que se produzca otro tipo de acuerdos o de negociaciones. Y lo planteo aquí exclusivamente como un tema que en su momento me expusieron altísimos y muy respetables Oficiales de Carabineros de la Región que represento en el Senado.

Se habla de las UTM como del elemento que permite la reajustabilidad, pero me quedo con los pesos, que todos conocemos y que son reajustados al igual que el resto de las multas vigentes en nuestro país. No hay razón alguna para preferir las UTM.

Finalmente, no me parece lógico que tratemos las contravenciones como figuras penales y como nuevos delitos insertos en nuestra legislación.

Todas estas consideraciones son las que me llevan, muy convencidamente, a votar en contra de la proposición que ha formulado la Comisión y a aceptar la indicación que expresa en pesos el cobro de las multas.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En esta primera fase de votación, el Honorable señor Huerta me ha solicitado la palabra. Una vez que finalice su intervención procederemos a votar en el orden que corresponde.

El señor HUERTA.¿ Señor Presidente, la legislación en proyecto más parece un Código, aun cuando no lo es, por no constituir un conjunto ordenado y sistemático de leyes de una misma especie. Y en el punto que nos ocupa, distingo dos aspectos: primero, qué signo monetario se va a aplicar para las multas, y segundo, el monto de éstas en razón directa de la gravedad o peligrosidad de la infracción.

Me hago cargo de las expresiones vertidas por el Honorable colega que me antecedió en el uso de la palabra, muy bien intencionadas, provenientes seguramente del informe que le proporcionaron oficiales subalternos de Carabineros.

Si hay algo de lo que debemos enorgullecemos los chilenos, es de que la coima no sea una industria nacional, contrariamente a lo que ocurre en otros países. He estado al frente de la Institución, y puedo sostener que, a pesar de que los sueldos que ganan los funcionarios policiales no guardan relación alguna con su sacrificio ¿se dejan matar por 50 mil pesos mensuales?, resulta excepcional encontrar un caso en que se pueda determinar que se aceptó dinero para no cursar una multa.

Por lo tanto, para que no se produzca el problema suscitado con las leyes Cumplido, donde la rebaja de penas se interpretó como permisividad, en este caso, por imagen, dado el momento que estamos viviendo, yo no cambiaría la UTM por pesos, porque se puede creer que es un ablandamiento y ello iría contra la campaña que todos debemos sostener para terminar con la verdadera carnicería que significan los accidentes de tránsito.

Voto por que se establezcan las multas en UTM.

El señor ALESSANDRI. ¿ Señor Presidente, estoy pareado con el Honorable señor Valdés, pero si el Senador Díaz, en su calidad de Comité, me levantara el pareo, votaría a favor de establecer las multas en pesos.

El señor DÍAZ. ¿ Queda autorizado, Su Señoría.

El señor ALESSANDRI. ¿ Entonces, voto a favor de fijar las multas en pesos, porque pienso que es más claro.

Asimismo, no estoy de acuerdo con el alza desmesurada del monto de aquéllas; me parece más conveniente un reajuste moderado.

Creo que a lo anterior debería agregarse que los recursos que provengan de las multas no vayan a las municipalidades, porque, contrariamente a lo que aquí se ha señalado, algunas ponen cazabobos. Y ya sabemos cuáles son y dónde están.

Por lo tanto, soy partidario de que el monto de las multas sea prudente ¿que pueda doler un poco, pero no demasiado? y en pesos, que es más claro, dado que se reajustan una vez al año.

El señor BITAR. ¿ Señor Presidente, la tendencia natural, si miramos hacia adelante, es a que el costo de la infraestructura, de los accidentes, de los camiones y de la seguridad vaya creciendo de manera muy acelerada a medida que se va dando un desarrollo urbano más fuerte.

Esto debe llevarnos a mantener cierto equilibrio entre el costo que significa tener esa infraestructura social y económica y el que ocasiona quien viola

normas y, por lo tanto, hace un daño significativo y creciente al resto de la ciudadanía.

En ese sentido, debemos buscar una fórmula que nos asegure que el valor de la multa no se quede atrás.

Ahora bien, si existen dos mecanismos que pueden permitirnos una corrección, creo que tenemos que sopesarlos. Y ése es mi análisis.

Uno de ellos es que, a medida que la inflación va decreciendo, debemos tener cuidado de no mantener mecanismos de indexación muy potentes dentro de la economía. Veo que la inflación va en descenso. En ocasiones anteriores he planteado la conveniencia de iniciar una desindexación de la economía nacional. Creo que la UF debe irse desindexando progresivamente. Hemos planteado, por ejemplo, como fórmula, que todos los contratos bancarios u otros de menos de un año se hagan en pesos y no en UF, para disminuir la inercia inflacionaria y, paulatinamente, ir extendiendo este mecanismo, o incluso, establecer una meta inflacionaria como referencia; no la actual, sino la inflación esperada, que es más baja.

Todo lo anterior me lleva a sopesar la desaceleración inflacionaria como un factor importante a la hora de tomar esta decisión.

Si vamos a entrar en una economía en que el ritmo inflacionario será cada vez más bajo, creo que una señal de UTM está poniéndonos en contra de esa tendencia.

Ése es un factor que me inclina ¿resguardando el argumento inicial que hice respecto de una proporcionalidad de los costos y, por lo tanto, de las multas acerca del efecto y daño que producen en una economía cada vez más urbanizada¿ a establecer las multas en pesos.

Hay una segunda razón que me reafirma en mi convicción al respecto. Según la información de que dispongo, existe una ley que permite al Ministerio de Transportes reajustar anualmente, por la vía de un decreto, las multas. En ese sentido, no estamos desamparados y si la inflación o las circunstancias de la economía aconsejan proceder en forma anual a estos reajustes, tenemos el mecanismo.

Sobre la base de estas dos últimas consideraciones, me inclino por mantener las multas en pesos, entendiendo que pueden ser reajustadas una vez al año y que la inflación presenta una clara tendencia a la baja.

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, en la Comisión voté a favor del reajuste vía UTM. Mantengo mi posición, aun cuando debo confesar que no se trata de una decisión fácil.

Aquí se ha señalado que es la política que se pretende seguir en cuanto a la aplicación de las sanciones. También he escuchado que esto se refiere más bien a las disposiciones vinculadas al Derecho Penal.

Pero, en todo caso, me quedo con la unidad tributaria mensual.

El señor DÍAZ. ¿ Señor Presidente, en primer lugar, creo que las UTM y las UF se justificaban años atrás, cuando había una inflación bastante acentuada en el país. Pero, obviamente, las condiciones han cambiado. Antes existía una inflación de 20 a 30 por ciento al año, o incluso superior, la cual, indiscutiblemente, repercutía sobre las multas. Sin embargo, hoy día, en que se presume que aquélla bordeará el 8 por ciento anual, no se justifica que las multas se apliquen en una medida que no sea el peso.

En segundo término (si se me perdona expresión), ello permite aumentar la personalidad y la dignidad del peso.

Por último (reflexión aparte), como a través de todo el proyecto estamos empeñados en rebajar el número de accidentes, sugiero que, en vez de llevar a cabo los controles carreteros ¿ como dijeron algunos señores Senadores, entre ellos el Honorable señor Alessandri ¿ en lugares donde no se justifican, se hagan a la salida de las discotecas, con carácter preventivo, entre las 4 y 5 de la mañana. Porque a diario nos informamos por la prensa de que los accidentes de tránsito y las muertes que ocasionan afectan, lamentablemente, a jóvenes en estado de ebriedad que abandonan dichos centros a esas horas de la madrugada.

Voto por eliminar la UTM.

La señora FELIÚ. ¿ Voto a favor de fijar las multas en pesos.

El señor HORVATH. ¿ Señor Presidente, me pronuncio a favor de que las multas se expresen en pesos reajustables una vez al año, lo cual debería complementarse con una serie de medidas de prevención y racionalización del movimiento de carga y pasajeros, basadas en una política a nivel nacional. Es el caso, por ejemplo, de la transferencia de gran parte de la carga de pasajeros a ferrocarriles, evitando así inútiles situaciones de riesgo en nuestra red vial.

El señor LARRE. ¿ Coincido plenamente con la opinión emitida por algunos de mis Honorables colegas que me antecedieron en el uso de la palabra, en el sentido de que es conveniente ir desindexando las multas en la medida en que vaya disminuyendo la inflación.

Por otro lado, señor Presidente, creo que de entre las sanciones a quienes infringen la Ley de Tránsito, una altamente efectiva debería ser la suspensión de los permisos de conducir. La verdad es que quien delinque manejando en estado de ebriedad muy a menudo no tiene problema en pagar una multa; sin embargo, la suspensión del permiso durante un período importante de tiempo no sólo afectará el ingreso pecuniario del transgresor, sino que también recibirá la sanción moral de que todo el mundo se enterará.

En consecuencia, voto a favor de que las multas se fijen en pesos y de que se reajusten anualmente.

El señor MUÑOZ BARRA. ¿ Señor Presidente, de un tiempo a esta parte, el Partido Por la Democracia ha venido planteando, como política económica, ir suprimiendo gradualmente la UF y la UTM, cuyos valores suben diariamente.

Ya han señalado algunos señores Senadores las razones que determinan una modificación en este sentido. Como muy bien lo señaló la distinguida señora Senadora institucional, los chilenos reciben sus ingresos en pesos y sus montos se reajustan una vez al año.

Por otra parte, frente a los elevados costos en infraestructura de caminos ¿ como recordó un señor Senador ¿, no hay que olvidar que el Ministerio de Transportes tiene la facultad para reajustar las multas en pesos.

Además, el sistema de licitación de caminos determinará que quienes los usen deberán pagar por su utilización.

De tal manera, señor Presidente, me pronuncio positivamente por el peso.

El señor OMINAMI. ¿ Señor Presidente, voto por fijar las multas en pesos, reajustables anualmente, porque creo muy importante afirmar nuestra moneda nacional por sobre cualquier otra unidad de cuenta.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, lo cierto es que uno tiene que respetar la opinión de la mayoría del Senado, pero resulta muy difícil justificar que sólo en la Ley de Tránsito se establezcan multas en pesos y, todas las demás, en unidades tributarias mensuales.

En segundo término, creo que se ha señalado algo que no es efectivo y en base a lo cual se está votando: que las multas en pesos serán reajustables. No hay ninguna disposición que así lo establezca, y por eso señalé que si el Senado vota favorablemente esta materia, debería aprobarse, por unanimidad, su reajustabilidad. Temo que cuando esta última se proponga el día de mañana, haya alguien que se oponga, por una razón muy simple: no existe la intención real de reconocer que quien infringe las normas del tránsito lo hace a sabiendas. Se trata de una norma penal; por lo tanto, es uno el que incurre en la sanción y no la ley la que se la impone. Hoy en día se producen, como consecuencia de accidentes de tránsito, más de 400 muertes y hay más heridos que en una guerra civil. Es evidente una destrucción extraordinaria. Sin embargo, ya que todos manejamos ¿ nuestros hijos, nuestras esposas y nuestros amigos ¿, subconscientemente, se piensa en ser menos restrictivo y menos efectivo.

Yo asumo estas consecuencias. Creo que lamentablemente estamos haciendo una excepción que no se justifica, porque si el Senado hubiera aplicado este mismo criterio en todas las normativas que ha despachado, yo estaría de acuerdo. Pero eso no ha ocurrido. Por ejemplo, la no presentación del carné de caza al ser requerido, se puede sancionar hasta con 50 unidades tributarias mensuales; y, sin embargo, se consideran excesivas multas de hasta 4 unidades tributarias mensuales a quien no se detenga ante un disco pare o una luz roja, y por eso se les quiere cambiar a pesos. Realmente

no encuentro consecuente este procedimiento, y lo mismo debe pensar la ciudadanía al observar nuestro dispar criterio para legislar.

Entiendo y respeto las opiniones disidentes de la mía.

Pero debo dejar constancia claramente de las razones en que se fundó la Comisión.

Es más, señor Presidente ¿no lo quise decir antes?: es curioso que durante el debate en la Comisión, el señor Ministro de Transportes, el Subsecretario de dicha Cartera y el asesor de seguridad en materia de tránsito no hayan criticado a los integrantes de aquélla por no "tener pantalones" para aprobar multas más altas. Y, a pesar de que el señor Ministro ¿que asistió poco a la Comisión, que delegó todo en el Subsecretario¿, y este último siempre concordaron con nosotros, y de que el asesor de seguridad en materia de tránsito nos apoyó en la Sala aparezcamos nosotros, y especialmente el Senador que habla, asumiendo ante el público una posición que fue sustentada por el Ejecutivo, el que no tuvo la valentía de enfrentar la opinión distinta de los Senadores de Gobierno.

Por lo anterior, insisto lo que defendimos en la Comisión y en lo que nos propuso y defendió el Gobierno: un plan para dar mayor seguridad al tránsito y, por ende la de las personas.

Voto a favor de establecer las multas en UTM.

El señor ROMERO.¿ En primer término, a mí me parece que las normas sancionatorias siempre tienen que ser conocidas y entendidas por quienes puedan violarlas en un momento determinado. Es este sentido, hace unas dos semanas hice preguntas acerca del valor de la UTM y constaté que pocas personas lo conocían exactamente. Ahora bien, tampoco podemos pedir a la opinión pública que conozca una medida eminentemente técnica y que se utiliza sólo en algunas oportunidades. El peso es la moneda de curso legal en Chile. Naturalmente, tenemos que uniformar esto de alguna manera, empezando, por lo menos, con una ley, aun cuando en otras no se haya establecido así. Ya veremos lo que ocurre en el futuro.

También, sin duda, debemos analizar esto desde el punto de vista del control de la inflación. Pienso que Chile está encaminado, desde hace ya mucho tiempo, hacia una inflación de un dígito, lo que determina una variabilidad menor en todos los valores.

Obviamente, esta materia es discutible y admite posiciones diversas.

Por eso, entiendo la opinión del miembro de la Comisión de Transportes que señaló que de alguna manera ha sido mal entendido por posiciones equívocas de algunas autoridades. Sin embargo, nosotros tenemos una responsabilidad frente a quienes, de una u otra manera, hoy deben saber, a ciencia cierta a qué sanción se exponen. Porque establecer una multa de 4 UTM es prácticamente no informarles nada.

Por eso, voto a favor de una unidad monetaria conocida: el peso.

El señor RUIZ-ESQUIDE.¿ También me pronuncio a favor del peso.

El señor SIEBERT.¿ Señor Presidente, se han dado ya todos los argumentos, los cuales señalan que los señores Senadores se inclinan mayoritariamente por expresar las multas en pesos, en lugar de hacerlo en unidades tributarias mensuales.

Como se ha indicado, la unidad tributaria mensual tiene un valor que no todos conocen. Tal es así que he estado revisando un diario de hoy con el objeto de imponerme del valor que ahora tiene, a fin de formarme una impresión de lo que significarían estas multas, pero no aparece la información. Incluso, un Honorable colega me ha preguntado a cómo está hoy, y creo que muchos señores Senadores tampoco conocen el valor real de la UTM.

Coincido con lo manifestado recién por el Senador señor Romero, en el sentido de que los transportistas, los taxistas, la gente que está expuesta a las multas de esta índole, debe conocer el monto de las mismas. Por lo demás, todas esas personas perciben rentas o comercian en pesos, no en UTM.

En mi opinión, es una mala señal fijar multas en UTM o en UF, en circunstancias de que la moneda oficial es el peso. Y, tal como expresó el Senador señor Otero, ésta sería la oportunidad de revisar los criterios a este respecto en los distintos proyectos que se encuentran en estudio en este momento, como el relativo a la modificación de la Ley de Caza, con la finalidad de fijar las multas en pesos, no en UTM.

Voto a favor de establecer las multas en pesos.

El señor SINCLAIR.¿ Señor Presidente, voto a favor de nuestro patrón de moneda: el peso.

El señor THAYER.¿ También votaré afirmativamente. Y quiero entregar un argumento adicional.

Aquí se ha insistido mucho en la necesidad de reajustar anualmente las multas. Aparte lo ya señalado, en orden a que el país se halla empeñado en ir reduciendo la inflación, conviene que nos acostumbremos a una cultura de estabilidad en el valor de la moneda. Y como la mayor parte de las multas contempladas en esta iniciativa tiene un rango entre un mínimo y un máximo, es menos urgente reajustarlas cada año. Porque cabe esperar que el juez posea una razonable amplitud y buen criterio como para fijar en pesos la multa concreta dentro del rango respectivo, según sea la fluctuación del valor de la moneda.

Me pronuncio positivamente por el peso.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Voto a favor del peso.

El señor HAMILTON.¿ Los indicadores se han inclinado por el peso.

¿Se aprueba la idea de fijar las multas en pesos (23 votos contra 3).

Votaron por la afirmativa los señores Alessandri, Bitar, Cantuarias, Díaz, Errázuriz, Feliú, Frei (don Arturo), Gazmuri, Hamilton, Hormazábal, Horvath, Lagos, Larre, Lavandero, Muñoz Barra, Núñez, Ominami, Romero, Ruiz (don José), Ruiz-Esquide, Siebert, Sinclair y Thayer.

Votaron por la negativa los señores Cooper, Huerta y Otero.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, pido la palabra, antes de que se suspenda la discusión del proyecto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Puede usar de ella Su Señoría.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, hemos aprobado la idea de fijar las multas en pesos, pero no el precepto concreto.

El artículo 201, sobre el cual recae la idea renovada que se acaba de aprobar, contiene otra materia, sobre la cual he renovado la indicación N° 248, para establecer que, en caso de primera infracción, el juez fijará el mínimo de la multa, y en caso de reincidencia, dentro del período de un año, podrá imponer una multa superior, debiendo fundar su fallo.

Eso está pendiente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Señor Senador, no hemos tratado todavía el artículo 201 y, por ende, han quedado pendientes las demás indicaciones renovadas al texto propuesto por la Comisión.

Tampoco se han analizado los criterios de reajustabilidad de las multas, que se ha planteado en diversas intervenciones. Y si bien este tema no se halla incluido en el proyecto, en algún instante habrá de ser abordado.

El señor LARRE.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Tiene la palabra Su Señoría.

El señor LARRE.¿ Justamente quería consultar acerca de este asunto, por cuanto aquí se ha hecho referencia a él y, sin embargo, quienes participaron en la Comisión informan que no se incluyó en el proyecto. Como anualmente se reajustan todas las multas, sería conveniente definir la situación.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ La verdad es que tendremos que hacer un análisis bastante detallado de la materia. Se me dice que el actual artículo 209 contempla la reajustabilidad sobre la base del IPC. Pero este punto lo estudiaremos en la próxima sesión.

¿Queda pendiente la discusión particular del proyecto

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

El señor EYZAGUIRRE (Secretario).¿ Han llegado a la Mesa diversas peticiones de oficios.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Se les dará curso en la forma reglamentaria.

¿Los oficios cuyo envío se anuncia son los siguientes:

Del señor ERRÁZURIZ:

Al señor Director Nacional de Aduanas de Chile, sobre IMPUESTO AL LUJO DE VEHÍCULOS IMPORTADOS ENTRE 1991 y 1995.

Del señor SIEBERT:

Al señor Director Nacional del Instituto de Desarrollo Agropecuario, relativo a BENEFICIARIOS DE AYUDA EN FERTILIZANTES DE PROVINCIAS DE OSORNO, LLANQUIHUE, CHILOÉ Y PALENA (DÉCIMA REGIÓN).

Al señor Gerente General de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, concerniente a SUSPENSIÓN DE OPERACIONES DE ESTACIÓN FERROVIARIA DE COMUNA DE FRUTILLAR (DÉCIMA REGIÓN).

Al señor Intendente de la Décima Región, tocante a SUBSIDIOS LEGALES DE HABITANTES DE PROVINCIAS DE OSORNO, LLANQUIHUE, CHILOÉ Y PALENA (DÉCIMA REGIÓN).

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Solicito el asentimiento unánime de la Sala para que me reemplace en la Testera el Senador señor Díaz.

Acordado.

¿Pasa a dirigir la sesión, en calidad de Presidente accidental, el Senador señor Díaz.

El señor DÍAZ (Presidente accidental).¿ El primer turno de Incidentes corresponde al Comité Mixto.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Pido la palabra.

El señor DÍAZ (Presidente accidental).¿ Puede hacer uso de ella Su Señoría.

REFORMA DE LEY QUE BENEFICIA A

EXONERADOS POLÍTICOS. OFICIO

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Señor Presidente, en esta oportunidad me referiré a la ley N° 19.234, promulgada durante el Gobierno del ex Presidente

don Patricio Aylwin, con la cual se pretendió hacer justicia a las personas exoneradas por razones políticas, tanto de la Administración Pública como de las empresas estatales, además de las sociedades e instituciones descritas en el artículo 3° de ese cuerpo legal. Por error en la redacción de dicho precepto, quedaron al margen de los beneficios los trabajadores del Poder Judicial, del Poder Legislativo y de las Fuerzas Armadas y de Orden y Seguridad. Y digo que ello se debió a un error, porque no creo que algún legislador imaginara que estos sectores quedaban excluidos de la ley.

Como producto de la aplicación de esta normativa, han quedado al descubierto diversos problemas, que impiden reparar en parte el mal causado al exonerado político. El desencanto provocado por tales beneficios, hace imprescindible modificar la ley y hacerla extensiva a mayor número de personas en esta situación.

Al respecto, los dirigentes de los exonerados políticos han sido enfáticos: es imperioso introducir enmiendas sustanciales al texto legal, en lo relativo a las exigencias y requisitos para acceder a los beneficios que entrega, que son claramente insuficientes. Asimismo, es imprescindible ver la forma de otorgar un mayor abono previsional que el máximo de 36 meses que contempla.

Lamentablemente, con relación a esta ley, no se cuenta con el tiempo que pueden esperar otros cuerpos legales, pues los exonerados se han ido muriendo. Sabemos que un número considerable de ellos, probablemente más de 700, que presentaron su solicitud para acceder a los beneficios que entregaba la ley, han muerto esperando un beneficio que nunca les llegó.

Ejemplifico lo insuficiente de los beneficios que la normativa legal otorga ¿cuestión que denuncié esta tarde en el Senado¿ con el caso de las pensiones de sobrevivencia entregadas hasta el momento: setenta por ciento de ellas alcanza a 25 mil pesos, beneficio francamente escandaloso para un país en crecimiento y que ya ha superado los 4 mil 500 dólares de ingreso per cápita.

Mi pregunta es: ¿se pretende con este tipo de beneficio reparar el mal causado por el Estado? Creo que nadie aventuraría entregar una respuesta positiva.

Es evidente que situaciones como ésta debieran provocar más de una inquietud entre los Honorables señores Senadores.

La ley es tan insólita en algunos aspectos, que, del total de exonerados calificados por la oficina del Ministerio del Interior, existen aproximadamente mil casos de personas exoneradas políticas que no obtienen beneficio alguno; es decir, el Estado reconoce que la persona perdió su empleo por razones políticas, y no le entrega ningún tipo de reparación.

Me imagino que habría que instaurar un diploma de reconocimiento, ya que no obtienen beneficios previsionales que les permitan acceder a una pensión, o en otros casos, recibir una mejor que la que hoy perciben.

El Instituto de Normalización Previsional ha calculado el beneficio previsional que la ley otorga a 12 mil 400 casos, de los cuales apenas mil 500 han logrado pensionarse, y, de éstos, casi 50 por ciento ha obtenido pensiones mínimas de 39 mil pesos. Como podemos apreciar a la luz de los resultados que denuncié, de no haber cambios sustanciales en la ley N° 19.234, ésta se transformará en letra muerta.

Asimismo, debo señalar que a un importante número de exonerados políticos campesinos de la Novena Región ¿que represento en el Senado¿, se les informó por diversos medios, antes de que se cerrara el plazo para presentar solicitudes, que la ley no contemplaba sus casos. Por esta razón no hicieron tal trámite dentro de ese lapso y quedaron al margen de los beneficios que la ley entrega, aun cuando los casos de los campesinos que se inscribieron en el plazo legal se han ido resolviendo.

De los diversos problemas que me han dado a conocer los exonerados políticos, cabe colegir, evidentemente, que la ley N° 19.234 debe modificarse, para que efectivamente cumpla con el propósito que tuvo al promulgarse. Además, es necesario ampliar el plazo para recibir solicitudes que no alcanzaron a presentarse dentro de la fecha establecida, por razones que dicen relación a información errada entregada a algunos exonerados, como también a insuficientes datos proporcionados acerca de los beneficios y del plazo que existía para entregar los antecedentes.

Sin embargo, no puedo terminar el presente análisis sin reconocer que la decisión del Ministerio del Interior de encargar la responsabilidad del Programa de Exonerados Políticos al distinguido abogado Humberto Lagos Schuffeneger, quien la asumió en el mes de diciembre pasado, fue acertada. Y tanto es así que hasta noviembre de 1994, luego de casi dos años de funcionamiento del Programa, sólo se había calificado ¿repito: ¡sólo se había calificado!¿ como exonerados políticos a 8 mil 100 personas. En ocho meses, la gestión del abogado Lagos ha resultado por lo menos en la calificación de una cifra superior a los 23 mil casos.

Por lo tanto, ruego que se oficie, en mi nombre, al señor Presidente de la República haciéndole llegar mi intervención a fin de que, si fuera factible, adopte las medidas conducentes a reformar la actual ley N° 19.234 en su aplicación con el objeto de que ésta no se transforme en letra muerta.

He dicho.

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

El señor DÍAZ (Presidente accidental).¿ A continuación, corresponde el tiempo al Comité Radical, que no tiene miembros presentes en la Sala.

El turno siguiente pertenece al Comité Unión de Centro Centro, cuyo integrante se encuentra ausente.

El tiempo que sigue es del Comité Demócrata Cristiano.

Tiene la palabra el Honorable señor Ruiz-Esquide.

SUBSIDIO MATERNAL, FOCALIZACIÓN DE

RECURSOS DEL ESTADO. OFICIO

El señor RUIZ-ESQUIDE.¿ Señor Presidente, en la hora de Incidentes de hoy deseo referirme a un tema que nos parece de la más alta importancia social, porque atañe a la salud del binomio madre-hijo, y se relaciona directamente con los índices de focalización de los recursos del Estado en la lucha contra la pobreza.

Creemos que la acción política y de Gobierno para erradicar la pobreza y sus consecuencias tiene un carácter ético que nos obliga a ser extremadamente consecuentes con las medidas que se adopten en la búsqueda de este objetivo.

Hemos visto también en el modelo económico implementado, que el país ha crecido a tasas que permitirán duplicar el ingreso per cápita en los próximos 8 ó 10 años.

Sin embargo ¿y no voy a repetir las cifras¿, se ha demostrado un aumento en la diferencia de ingresos entre los sectores más altos y aquellos que se agrupan en el decil o quintil de menor ingreso.

En verdad, debo reconocer que esto no nos extraña. Ambos datos los habíamos entregado ya en 1993 junto al Senador señor Ruiz en algunas discusiones en el Senado y, además, en la hora de Incidentes y en algunos documentos elaborados conjuntamente con Su Señoría. Y lo habíamos detectado en nuestra Región, que ocupa el más alto índice de pobreza, en comunas que ostentan un dramático privilegio de extrema falta de recursos.

Por otra parte, al discutir los proyectos de salud, he reiterado que ciertos programas constituyen un subsidio a los sectores de más altos ingresos, adscritos a modelos privados de salud institucional, en desmedro de los de menores recursos y beneficiarios del sector público de salud.

Nos ha preocupado el hecho en forma muy especial, porque creo que la salud y la educación constituyen auténticamente el capital más importante de los pobres, y que él debe ser entregado en el momento oportuno, ya que deja de ser útil si no hay preocupación por la oportunidad de sus beneficios.

El caso más patognomónico de los señalados es el de los programas que dicen relación con la alimentación complementaria, y muy especialmente con

el subsidio maternal, instrumento valioso para enfrentar el embarazo y los riesgos y seguridades exigidas para la salud del hijo.

Hasta 1959, el subsidio maternal en Chile era de 45 días antes y 45 días después del parto. Se reconoce así que la protección de la madre en ambos períodos es muy importante, tanto para prevenir los riesgos del embarazo, y en especial el parto prematuro, como para asegurar su recuperación en el puerperio, que dura 45 días.

En ese año, en consideración a los argumentos que entregó el Servicio Nacional de Salud, el Parlamento aprobó, por unanimidad, en el texto de la ley N° 13.305, un artículo que incrementaba de 45 a 90 días el subsidio maternal postnatal para las madres que eran cotizantes del Servicio de Seguro Social, como un beneficio para el hijo. El propósito era prolongar el cuidado directo del hijo por su madre y favorecer, también, la prolongación de la lactancia materna, considerando que la ley de salas cunas no se cumplía, y que era más económica la prolongación de este subsidio que promover la creación de salas cunas para los sectores de menores ingresos. Además, aunque se dispusiera de suficiente capacidad de salas cunas, su uso exigía a las madres trasladar en horas extremas del día a sus hijos, con riesgo para su salud.

En 1962 este beneficio se extendió a las madres, cualquiera que fuese la institución donde realizaran su imposición.

De acuerdo con las modificaciones introducidas en la legislación social desde 1974, y en especial con la creación de las ISAPRES, el fondo para el pago del mencionado beneficio proviene del Presupuesto Nacional y se asigna al Ministerio de Salud; de manera que aquél no se genera por cotización de empleados o empleadores: el fondo ingresa al presupuesto del Ministerio de Salud, el que debe transferir a las ISAPRES, al FONASA y a las cajas de compensación los montos de los subsidios maternales que ellas paguen.

Como es obvio, en este sistema están las trabajadoras de mayor ingreso, lo que ha producido el hecho, que constata la encuesta realizada periódicamente por MIDEPLAN, llamada CASEN, de que en los años 90 y 92 más del 70 por ciento del fondo se asigna a las madres del cuarto y quinto quintil, que son los de mayores recursos. Y, por este motivo, el Ministerio de Salud transfiere a esas instituciones una suma superior a los 30 millones de dólares por año, cantidad equivalente a la mitad del costo del Programa Nacional de Alimentación Complementaria. Los dos quintiles de menos ingresos reciben sólo entre el 6 y el 10 por ciento del Fondo. De tal modo que esta prestación social es la más inequitativa, ya que su focalización favorece a las familias de mayor ingreso.

La información proveniente de las encuestas CASEN 90 y 92 demuestran la grave inequidad en la asignación de los fondos del subsidio maternal, a diferencia de la focalización del PNAC (Programa Nacional de Alimentación Complementaria del Ministerio de Salud), cuya equidad es 90 y 180 veces

superior, según el año, a la de este subsidio. Tales valores resultan de la relación de los cuocientes respectivos.

El análisis del tema obliga a precisar algunos elementos para su solución.

1.¿ Por ningún motivo debe disminuirse el período de reposo prenatal de 45 días, a riesgo de aumentar el parto prematuro y dañar así la salud del hijo y también la de la madre, elevando los costos asistenciales correspondientes.

2.¿ A las madres de las familias de menores ingresos (quintiles 1 a 3 de ingreso familiar) debería extenderseles este beneficio en el período postnatal a 6 meses, como un beneficio para el hijo, que así podría recibir el cuidado directo de su madre y prolongar la lactancia materna, con una significativa reducción de los costos asistenciales. Ya nadie discute que la lactancia es primordial como elemento de eficiencia en el desarrollo del niño.

3.¿ Resulta indispensable modificar los requisitos para acceder a estos beneficios, pues, a pesar de que no se generan por cotización de los usuarios, al igual que los de la seguridad social demandan 6 meses de afiliación y, a lo menos, 3 meses de cotización en este período. Con tal restricción quedan marginadas las madres que desempeñan un trabajo temporal o irregular, como también todas las que laboran en el sector informal. En atención a que este fondo para el subsidio maternal integra el presupuesto del Ministerio de Salud, éste puede regular la asignación del beneficio con criterios de equidad, fundamentados en la intensidad de la necesidad, que puede valorizarse por el enfoque de riesgo.

4.¿ Para financiar adecuadamente este beneficio es indispensable determinar algunos criterios económicos, como, por ejemplo:

a) Establecimiento de un tope máximo, tal vez de 100 mil pesos mensuales o dos salarios mínimos, como lo proponemos en el proyecto a que me voy a referir.

b) La fijación de un monto mínimo del beneficio para las madres que no cumplen las exigencias de los sistemas de seguros, sea por trabajo temporal o por desempeño en el sector informal, el que podría ser de unos 50 mil pesos mensuales, moneda de hoy, o equivalente al monto del salario mínimo actual.

c) Extensión del beneficio hasta 6 meses después del nacimiento, sólo a las madres que perciben menos de dos salarios mínimos, como también a las temporeras y a las que trabajan en el sector informal.

Planteamos estos criterios basados en las cifras más aproximadas y en los índices de equidad (o, más bien, de inequidad) a que hacemos referencia al citar la encuesta CASEN de 1992. Es posible que desde entonces a la fecha haya un cambio favorable, como ya lo hubo entre ese año y 1990. Pero creemos que no se cambia la inequidad básica de la distribución

de los fondos destinados al subsidio maternal, cuyas cifras aproximadas y distribución son las siguientes:

El quintil más alto de la población, es decir el 20 por ciento, recibe, en la fecha del año 1992 a que hacemos referencia, el 50,6 por ciento (en 1990 llegó a tener sobre el 60 por ciento). El quintil 4 recibe el 19,2 por ciento; y el 3, 19,9 por ciento (en el año 1990, el beneficio ascendió a más del 30 por ciento para cada uno). El quintil número 2 recibe el 7,2 por ciento; y el número 1, el 3,1 por ciento. Es decir, los dos en conjunto (el 40 por ciento de madres con los salarios más bajos) obtiene apenas el 10 por ciento. En 1990 la suma es todavía inferior a ese porcentaje.

Si aplicamos un índice de equidad, dividiendo los recursos de los quintiles 1 y 2 con relación al 5 (el de más altos ingresos), la equidad tiene un índice de 0,2. Es decir, un recurso que debería significar un subsidio esencial para las mujeres de mayor riesgo a fin de evitar riesgos en el embarazo y en el niño menor, está siendo enfocado hacia quienes exhiben menores parámetros de riesgo y, por ende, se procede de manera equivocada.

Para comprender mejor este punto, vale la pena señalar que el otro gran sistema de subsidios, el Programa de Alimentación Complementaria, se aplicó con una equidad de 19,6 por ciento en 1992. Ello significa que los quintiles de menores ingresos, el 1 y el 2, recibieron casi 20 veces más que el de más altos ingresos.

En virtud de ello, señor Presidente, hemos presentado con los Senadores señores Páez, Hormazábal, Ruiz y señora Carmen Frei, una moción para que se modifique el Código del Trabajo en su texto fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 7 de enero de 1994. Ello con el objeto de que, en el caso de las mujeres que perciben ingresos inferiores a 2 sueldos mínimos mensuales, este subsidio se extienda por 90 días más, contados desde la fecha en que expire el descanso postnatal o actual, o el suplementario, si lo hubiere.

Asimismo, los Senadores mencionados y el Honorable señor Díaz presentamos otra moción con el propósito de que este subsidio maternal se extienda para las mujeres de trabajo temporal y del sector informal, sin que se les exija la densidad de los 6 meses que hoy se requiere, y precisando algunos otros elementos para permitir su aplicación en forma equitativa.

Ambas mociones, señor Presidente, requieren del patrocinio del Ejecutivo y, en virtud de ello, solicito que se envíen al Presidente de la República, junto con un oficio en nombre de los Senadores mencionados, recabando tal patrocinio.

Creemos estar así concretando un objetivo central en la lucha contra la pobreza, cual es focalizar mejor los esfuerzos y resguardar de riesgos a los más desnutridos, especialmente cuando de niños se trata, como lo ha señalado con tanta precisión el profesor Francisco Mardones Restat,

investigador del Instituto de Nutrición y Tecnología de la Alimentación (INTA), de la Universidad de Chile.

¿Se anuncia el envío del oficio solicitado, en nombre de los señores Senadores mencionados, en conformidad al Reglamento.

El señor DÍAZ (Presidente accidental) .¿ Corresponde intervenir al Comité Renovación Nacional, que no usará de su tiempo.

En el turno del Comité Socialista, tiene la palabra el Honorable señor Núñez.

AVANCE EN PROGRAMA ECONÓMICO Y SOCIAL DE GOBIERNO, Y SITUACIÓN DE TERCERA REGIÓN

El señor NÚÑEZ. ¿ Señor Presidente, en esta oportunidad iba a referirme a las palabras vertidas en este Hemiciclo por el Honorable señor Errázuriz, pero he decidido hacerlo en la hora de Incidentes de la sesión de mañana, ocasión en la cual comentaré sus declaraciones publicadas en un diario capitalino.

Hoy expondré la situación que está viviendo la Región de Atacama, que tengo el honor de representar en esta Corporación.

Hace pocos días, el Ministro de Hacienda señor Aninat realizó un detenido análisis sobre el estado de avance de los programas sociales y económicos del Gobierno que encabeza el Presidente Frei. Todos quedamos extraordinariamente optimistas por las cifras que nos dio a conocer en aquella oportunidad. Es más, los periódicos del día posterior a ese informe dieron cuenta de los datos más significativos, los que nos hicieron sentir que se vive un proceso extraordinariamente ascendente de nuestra economía, a nivel nacional.

Señaló el señor Ministro en aquella oportunidad que en 1995 vamos a llegar a un PIB del orden del 6,5 por ciento, anualizado; que se registrará un Producto Interno Bruto por Habitante de 4 mil 548 dólares corrientes de ingreso per cápita; que la inflación no alcanzará el 8 por ciento, en comparación al 8,9 por ciento de 1994; que el desempleo ha disminuido, en los meses ya corridos de 1995, a una tasa de 5,4 por ciento, bastante inferior a la del año inmediatamente anterior, que fue de 6 por ciento; que las exportaciones e importaciones tendrán un crecimiento nominal del orden del 31 por ciento, en comparación con el 25,4 registrado en 1994, y que el ahorro interno (en porcentaje del PIB) va a ser este año de 27 por ciento, lo que ubica a Chile entre los países más avanzados en esta materia, con una diferencia de casi 2 puntos en relación con el índice obtenido en el período anterior.

Es más, durante esos días tuvimos también la oportunidad de conocer el ránking mundial de competitividad que anualmente elabora el World Competitiveness Report. El año pasado estábamos en el vigesimosegundo lugar, y hoy estamos en el vigésimo; Argentina en el 29; Perú, en el 32; Brasil, en el 37, y México, en el 44.

Lo que más me interesa destacar, señor Presidente, es que a nivel regional, hasta la última Encuesta CASEN, vivíamos la sensación de estar en un proceso de acrecentamiento de las mejorías de carácter económico-social de la Región de Atacama. Los datos estaban claros y precisos. La desocupación había bajado, según las últimas encuestas ¿fundamentalmente, las del INE¿, de 4,1 por ciento a 2,7 por ciento, en comparación con igual trimestre del año pasado. La inversión extranjera, hasta marzo de 1995, por aplicación del decreto ley 600, y materializada en la Región de Atacama, era de 955,1 millones de dólares, sólo superada por la inversión en la Segunda Región, que en el mismo lapso registró una cantidad calculada en 1.751,2 millones de dólares. El PIB de la Tercera Región alcanzaba, en 1992, a 12,8 por ciento, el segundo más alto del país.

Éstos son los datos que teníamos hasta la última Encuesta CASEN, la cual nos ha puesto frente a la dura realidad de la Tercera Región.

En primer lugar, voy a hacer un comentario global. En mi opinión, en el futuro próximo será necesario contrastar, nítida y claramente, los datos de carácter nacional con las realidades regionales. Es cierto que las cifras entregadas por el señor Ministro de Hacienda son estimulantes, pero, comparadas con las realidades que viven algunas Regiones ¿entre ellas, la Tercera¿, son, por el contrario, extraordinariamente preocupantes.

Todo indica que hay aquí una aplicación muy dogmática del modelo de desarrollo económico que se está implementando, y que no estamos encontrando los mecanismos de flexibilidad para hacer posible que en Chile exista un proceso de igualación creciente, no sólo entre las personas que habitan el territorio nacional, sino también entre las Regiones. Hay evidencias extraordinariamente estimulantes en algunas Regiones y en ciertos sectores de las mismas, pero a veces en ellos mismos hay áreas económicas que están viviendo situaciones bastante dramáticas y difíciles.

¿Cuáles son las conclusiones que uno saca en una primera lectura de los datos entregados por la Encuesta CASEN de 1994? En primer lugar, que en la Región de Atacama la pobreza y la indigencia se han feminizado. Básicamente, se encuentran en las mujeres los mayores índices de pobreza e indigencia, a pesar de las enormes inversiones que ha hecho el sector público, particularmente en salud, educación y vivienda.

Otra conclusión es que este fenómeno, muy preocupante, se da, fundamentalmente, por la incorporación en el último tiempo ¿yo diría, en los últimos 8 años¿ de un conjunto muy amplio de mujeres de la Región a las actividades vinculadas con el sector agroexportador de frutas de temporada. Las trabajadoras temporeras de nuestra Región han aumentado notablemente. Todo indica que allí no se ha producido, a diferencia de lo que a menudo sostienen algunos señores Senadores en este Hemiciclo, un incremento significativo de los ingresos familiares por esta razón. Por el contrario, por los datos que a continuación voy a dar a conocer, se

percibe que ahí está radicándose, muy sensiblemente, un foco de pobreza e indigencia francamente lamentable.

Es más, en nuestra Región, que clásica e históricamente es un sector minero, se ha establecido un foco muy notable de pobreza. A pesar de los precios del cobre y del oro del último tiempo, resulta que el sector minero también ha concentrado un porcentaje muy preocupante de pobreza.

A propósito de lo mismo, considero conveniente dar a conocer que "El Mercurio", hace algún tiempo ¿concretamente, el 2 de agosto del presente año¿, publicó algo que, de convertirse en política por parte de la Empresa Nacional de Minería, ENAMI, va a acrecentar aún más la pobreza de los sectores mineros vinculados a la minería artesanal y a la pequeña minería. Espero que las autoridades de esa empresa del Estado no tomen en cuenta lo que señalara en aquella oportunidad "El Mercurio", en un editorial titulado "Reestructuración de ENAMI".

Decía este editorial:

"El papel que ENAMI cumple en una economía de mercado es discutible. Se trata, por una parte, de una unidad productiva que no posee ningún carácter estratégico y que es de función similar a las refinadoras y compañías mineras privadas. Por otra parte, el fomento de la pequeña y mediana minería del cobre, en un país como Chile, que tiene fuertes ventajas comparativas en la minería, es más que dudoso".

Esto, señor Presidente, de mantenerse como criterio, casi con entera seguridad significará concentrar aún más, en muy pocos propietarios o empresas mineras, el enorme beneficio que Chile está viviendo por el precio del cobre en los mercados internacionales, y radicar mucho más todavía la pobreza en aquellos sectores que están siendo despedidos de esta actividad, tan vital para el desarrollo económico de nuestro país y de nuestra Región.

Por otra parte, está claro que hay una baja notable en el precio de la mano de obra en la Tercera Región, fenómeno que también se ha medido.

¿Cuáles son los datos más relevantes?

En 1990, en nuestra Región existía un 37,4 por ciento de pobreza, porcentaje que bajó después a 30,4 por ciento. Sin embargo, entre 1992 y 1994, esa cifra aumentó a 33,9 por ciento, lo que prácticamente significa un 4 por ciento más de pobres que en 1992.

En lo que dice relación al nivel de indigencia, en 1991 teníamos 7,7 por ciento. En 1994, ese porcentaje subió a 10,2 por ciento, es decir, la indigencia aumentó notablemente.

A continuación, voy a entregar algunas cifras por comuna. La de Chañaral tiene 43,1 por ciento de pobres, incluidos los pobres indigentes y los no indigentes. Por otra parte, difícilmente encontraremos en el país otra comuna con tanta pobreza como la de Freirina. Allí el 62,7 por ciento de su población,

que asciende a aproximadamente 5 mil personas, son pobres. En la capital de nuestra Región, en donde se han observado las más altas inversiones ¿particularmente del sector privado¿, la última encuesta revela la existencia de un 31,5 por ciento de pobres.

En la Comuna de Caldera ¿cercana a Bahía Inglesa, sector turístico extraordinariamente relevante con relación a la zona e incluso al conjunto del turismo del norte¿ hay un 38,3 por ciento de pobres, cifra que se descompone en 12 por ciento de indigentes y 26,3 por ciento de personas que viven en la pobreza.

Ésa es la realidad que se vive en la Región de Atacama.

¿Qué ha sucedido? Ha habido cambios en la estructura de la fuerza laboral. No cabe la menor duda. Los hombres han disminuido su participación en casi un uno por ciento, en tanto que las mujeres la han aumentado en 3,23 por ciento. Vale decir, la feminización de la pobreza es clara y nítida.

Desde 1992, los hombres de la Región han perdido 2 mil 391 puestos de trabajo en el sector minero. ¡2 mil 391 puestos de trabajo en el sector minero y mil 550 empleos en el sector del comercio!

Estoy hablando de una zona minera que, con relación a su extensión en kilómetros cuadrados, posee una escasa población y en donde históricamente la mayor parte de los atacameños se han dedicado a la actividad minera. Vuelvo a insistir que en 1992, hemos perdido 2 mil 391 puestos de trabajo, los que principalmente se concentran en la minería artesanal o pirquineros y en la pequeña minería.

Los puestos de trabajo de los hombres han sido ocupados por mujeres que perciben una remuneración inferior por lo que realizaban los hombres. Éstos ganaban en promedio 121 mil 417 pesos, y las mujeres, 89 mil 663 pesos. Ésa es la diferencia que se produce cuando los puestos de trabajo dejados por los hombres son suplidos por mujeres.

En cuanto a los ingresos de los hogares, la Tercera Región registra la caída más fuerte de todo el país, con un 17,6 por ciento, siendo seguida por la Sexta Región ¿que representa quien nos preside en este momento¿ y por la Séptima Región.

El ingreso per cápita de la Región ha experimentado la mayor caída del país, con un 22,1 por ciento. La Región de Atacama presenta el mayor descenso del país respecto a los ingresos de los trabajadores asalariados y presenta el más bajo incremento de su volumen, que es casi nulo. La caída corresponde a 15,4 por ciento.

Los ingresos de los trabajadores por cuenta propia de la Región muestran la mayor caída del país, con un 41,1 por ciento, mientras que, por otra parte, han aumentado en forma importante su volumen, el que se concentra básicamente en el sector minero. Es así como la pequeña minería y la minería

artesanal tienden a desaparecer en una zona que se ha caracterizado, desde Chañarcillo, por ser una de las más mineras del país.

Los ingresos de empleadores y patronos se han visto disminuidos de manera menos fuerte que los trabajadores por cuenta propia, como es obvio.

El ingreso promedio de los trabajadores por ramas de la producción ha descendido. Los trabajadores por cuenta propia, por ejemplo, han descendido en todas las categorías, pero, en especial, en las de comercio al por mayor y menor, en la agricultura, en la pesca, en la industria manufacturera y en la de explotación de minas y canteras.

Cabe hacer notar que la rama donde principalmente disminuyen los ingresos de los trabajadores asalariados son la construcción y la explotación de minas y canteras.

Pues bien, ¿a qué conclusiones nos llevan los fríos y escuetos datos, difíciles de asimilar seis meses atrás, pero que están golpeando de manera lacerante la conciencia de los atacameños?

Cuando el capital se funda en la explotación minera no se radica en las regiones, a diferencia del capital agrícola o del vinculado a la manufactura. De allí proviene la desgracia de todo el norte de nuestro país, primero con motivo de la explotación de la plata, luego del salitre y ahora del cobre.

Las más grandes explotaciones de cobre se están realizando en la Segunda y Tercera Regiones. Sin embargo, en esta última ha aumentado la pobreza, no obstante las enormes inversiones que se están realizando en grandes yacimientos mineros de nuestra Región, fundamentalmente por empresas extranjeras.

En consecuencia, todo indica que se deben adoptar medidas que nos permitan radicar de una vez por todas la riqueza de las regiones mineras en las zonas donde ellas se generan.

El rendimiento de las patentes mineras, que a partir del Gobierno del Presidente Aylwin, ha quedado a beneficio de las regiones, es absolutamente insuficiente. En 1994, ellas significaron para la Tercera Región alrededor de dos millones de dólares, quedando un 70 por ciento para la Región y un 30 por ciento para las municipalidades. Pero reitero que es insuficiente.

Creo que ha llegado la hora de trabajar la idea de tributos regionales para el sector minero, particularmente para las zonas que más dependen de esta explotación. Es preciso iniciar algún tipo de movilización para generar conciencia ¿en especial, en el sector económico del Gobierno? de que es necesario estudiar tributos de carácter regional para que esta riqueza se radique en la Región, en términos superiores a lo que ha sido históricamente.

De mantenerse las actuales cifras que he dado a conocer, no sacaremos nada con haber iniciado hace poco tiempo la explotación del gran yacimiento La Candelaria, ubicado en las cercanías de Copiapó, que tiene una vida

útil aproximada de 43 años, uno de los minerales más mecanizados y tecnológicamente más avanzados que existen en el país. Tampoco sacamos nada con la reciente puesta en marcha de la planta de lixiviación de cobre, inaugurada por CODELCO Chile con la presencia del Presidente de la República, en la División El Salvador, porque, a pesar de las enormes inversiones que se han efectuado, lo concreto y real son las cifras que he dado a conocer hace un instante. Debido a que el capital no se radica, la pobreza tiende a aumentar.

Por otra parte, es obvio que tendremos que revisar las políticas de combate contra la pobreza, mediante encuentros de trabajo, mucho más aterrizados en la realidad, entre el gobierno central, el gobierno regional, los parlamentarios y todas las entidades que deben enfrentar este flagelo tan difícil de erradicar de nuestra realidad.

Con esto no quiero decir que la política económica esté fallando y que se han cometido errores en su aplicación. A lo mejor, los hay y si los hubiera, sería el primero en señalarlos. Sin embargo, lo importante es que esta política vaya aterrizando cada vez más en las realidades de nuestras regiones. No me cabe la menor duda de que se han hecho esfuerzos. Incluso algunos han sido exitosos en comunas tan pobres como Chañaral. Pero todo indica que algunas de las medidas contempladas para combatir la pobreza, como es el fomento de la micro, pequeña y mediana empresa todavía no dan resultados y no logran generar empleos, o bien éstos son de mala calidad.

Todavía no hay una política que permita aumentar la productividad de las empresas, particularmente de aquéllas vinculadas al sector minero, pesquero o agrícola, como ocurre en el caso del Valle de Huasco.

La política de capacitación laboral todavía no permite aumentar los niveles de calidad de trabajo de la Región. A lo mejor, es una realidad que azota a todo el país, pero en la nuestra es particularmente difícil, porque las reconversiones laborales son muy fáciles de establecer en el papel, pero no en la realidad. No es posible, de la noche a la mañana, convertir en agricultor a una persona ¿a un minero, en este caso¿ cuyo bisabuelo y sus descendientes han venido trabajando en pirquenes, en canteras o en otras pequeñas empresas mineras, y menos aún es eso factible cuando se trata de zonas desérticas o semidesérticas. Eso es absolutamente imposible y, por eso, los planes elaborados en laboratorios no dan resultado. Tales reconversiones laborales deben efectuarse en el terreno mismo, junto a la gente, para los efectos de medir los resultados de esas políticas.

Está claro que en nuestra Región, particularmente en los lugares vinculados a la actividad minera, el sistema de subcontratistas tiende a bajar notablemente el monto de los salarios. Las remuneraciones que pagan las empresas que subcontratan faenas mineras son notoriamente inferiores.

Por último, es indudable que los procesos de modernización y de integración, acompañados de grandes concentraciones, generan el desplazamiento de

un volumen muy considerable de trabajadores hacia las periferias urbanas, engrosando el nivel de pobreza en las grandes ciudades y presionando, simultáneamente, el mercado laboral, lo que impide mejorar los ingresos de los trabajadores.

Ésa es la realidad que estamos viviendo de manera acuciante en nuestra Región.

En esta oportunidad no solicitaré el envío de ningún oficio al señor Ministro de Hacienda, y me limitaré a unir mi voz a la de las autoridades de nuestra Región, particularmente del gabinete encabezado por el señor Intendente; a la de las organizaciones sindicales y poblacionales; a la de los partidos políticos de la Concertación, y también a la de las colectividades de la Oposición, que a través de los medios informativos locales han manifestado en el último tiempo una gran preocupación por el destino de la Región de Atacama.

Tendremos un futuro esplendoroso en la medida en que seamos capaces de enfrentar ahora las enormes dificultades que objetivamente se están observando en la aplicación del modelo de desarrollo basado en la extracción de materias primas, que es la principal actividad de nuestra Región. Y está claro que debemos hacer un alto, tanto en Atacama como en el país, para analizar esta situación que, a todas luces, es digna de profunda preocupación.

He dicho.

El señor DÍAZ (Presidente accidental). ¿El último turno corresponde al Comité Institucionales que no hará uso de su tiempo. En consecuencia, se levanta la sesión.

¿Se levantó a las 20:28.

Manuel Ocaña Vergara,

Jefe de la Redacción

.