

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 346^a, EXTRAORDINARIA

Sesión 15^a, en martes 14 de mayo de 2002

Ordinaria

(De 16:19 a 19:22)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR CARLOS CANTERO, VICEPRESIDENTE

*SECRETARIOS, LOS SEÑORES CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, TITULAR,
Y SERGIO SEPÚLVEDA GUMUCIO, SUBROGANTE*

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

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

V. ORDEN DEL DIA:

Sesión secreta: se adopta resolución sobre las solicitudes de rehabilitación de ciudadanía (Boletines N°s. S 529-04, S 577-04 y S 589-04).....

Proyecto de ley, en segundo trámite, que otorga un bono a funcionarios públicos que indica (2920-05) (se aprueba en general y particular).....

Proyecto de ley, en segundo trámite, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo atinente a operación de equipos de registro y detección de infracciones por velocidad y luz roja (2904-06) (se aprueba en general)....

V. INCIDENTES:

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

Despenalización del consumo de alcohol en vía pública (observaciones de los señores Viera-Gallo, Cordero y Fernández)

Pago de indemnizaciones a pequeños propietarios de Alto del Carmen. Oficio (observaciones del señor Prokurica)

Taller sobre enmiendas a Ley de Pesca. Repercusiones en sector pesquero de Acuerdo con Unión Europea. Oficios (observaciones del señor Horvath)

recaudación por aportes a Fondo de Investigación Pesquera. Oficio (observaciones del señor Prokurica).....

Políticas para recuperación de crecimiento económico (observaciones del señor Gazmuri).

*A n e x o s***DOCUMENTOS:**

1.- Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que otorga un bono a funcionarios públicos que indica (2920-05).....

2.- Informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a operación de equipos de registro y detección de infracciones por velocidad y luz roja (2904-06)

3.- Informe de la Comisión de Hacienda recaído en el proyecto que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a operación de equipos de registro y detección de infracciones por velocidad y luz roja (2904-06)

4.- Moción de los señores Horvath y Prokurica, con la que inician un proyecto de acuerdo que modifica el Reglamento del Senado, a fin de establecer una representación proporcional de los comités en la mesa y en la presidencia de las Comisiones (S 612-09)

- 5.- Moción de los señores Parra y Ruiz De Giorgio , con la que inician un proyecto que modifica el artículo 3° transitorio de la ley N° 19.759, en lo referente a entrada en vigencia de norma sobre incorporación de tiempos de espera a jornada de trabajo de choferes de vehículos de carga terrestre interurbana (2934-13).....

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

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

Concurrieron, además, los señores Ministros del Interior subrogante, de Hacienda y de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones; y los señores Subsecretario de Transportes, Jefe de la Dirección Jurídica de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, y Jefe del Departamento Legal del Ministerio de Transportes.

Actuó de Secretario el señor Carlos Hoffmann Contreras, y de Prosecretario, el señor Sergio Sepúlveda Gumucio.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

--Se abrió la sesión a las 16:19, en presencia de 21 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Las actas de las sesiones 12^a, ordinaria, en 7 de mayo; 13^a, especial, y 14^a, ordinaria, ambas en 8 de mayo, todas del año en curso, se encuentran en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

IV. CUENTA

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

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

Mensajes

Tres de Su Excelencia el Presidente de la República:

Con el primero retira la urgencia y la hace presente nuevamente en el carácter de “Discusión Inmediata”, respecto del proyecto sobre modificación de la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la operación de los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja (Boletín N° 2.904-06);

Con el segundo retira la urgencia y la hace presente nuevamente en el carácter de “Suma”, respecto del proyecto de ley referente a modificaciones de la ley N° 18.502, en relación con el impuesto al gas, y establece regulaciones complementarias para la utilización del gas como combustible en vehículos (Boletín N° 2.701-15), y

Con el tercero retira la urgencia y la hace presente nuevamente en el carácter de “Simple”, respecto del proyecto de ley relativo a fijación de las bases de

los procedimientos que rigen los actos de la Administración del Estado (Boletín N° 2.594-06).

--Quedan retiradas las urgencias, se tienen presentes las nuevas calificaciones y se mandan agregar los documentos a sus antecedentes.

Oficios

De Su Excelencia el Presidente de la República, mediante el cual, y para los efectos del cumplimiento de lo establecido en el artículo 25 de la Carta Fundamental, comunica su ausencia del territorio nacional entre los días 14 y 18 del mes en curso, ambos inclusive, con el propósito que en cada caso se señala:

--El día 14, en vuelo hacia Europa;

--Los días 15 y 16, en visita oficial a la Santa Sede, en el Estado Vaticano;

--Entre los días 16, por la tarde, y 17, para participar en la 2ª Cumbre de Jefes de Estado de la Unión Europea, América Latina y El Caribe, por realizarse en Madrid, España, y

--Entre los días 17 en la noche y 18, en vuelo de regreso a Chile.

Asimismo, señala que durante su ausencia lo subrogará, con el título de Vicepresidente de la República, el señor Ministro titular de la Cartera de Interior, don José Miguel Insulza Salinas.

--Se toma conocimiento.

Del Excelentísimo Tribunal Constitucional, por medio del cual remite copia autorizada de la sentencia dictada en el control de la constitucionalidad del proyecto de ley relativo al sistema de jueces de turno y de dedicación exclusiva en materia penal e introduce modificaciones a la tramitación de la segunda instancia en materia penal (Boletín N° 2.850-07).

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

De la Excelentísima Corte Suprema, mediante el cual responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Lavandero, sobre antecedentes referidos a los procesos seguidos contra los ejecutivos y personeros vinculados con la entidad financiera denominada “La Familia”.

De la señora Ministra de Relaciones Exteriores, mediante el cual da respuesta a un oficio enviado en nombre de la Sala, solicitando el apoyo del Gobierno de Chile, en las Naciones Unidas, a la proposición de la Alta Comisionada de la Comisión de Derechos Humanos de ese organismo, en orden a enviar una misión al área del conflicto en el Medio Oriente.

De la señora Ministra de Defensa Nacional, por medio del cual responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Moreno, sobre la posibilidad de restituir la dotación de Carabineros que fue retirada de la comuna de Placilla, Sexta Región.

Tres del señor Ministro de Obras Públicas:

Con el primero, da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Stange, referido a diversos aspectos contemplados en el estudio sobre impacto ambiental de la obra “Puente sobre el Canal de Chacao”, Décima Región;

Con el segundo contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Sabag, relacionado con el grado de cumplimiento de los compromisos sobre pavimentación de caminos nuevos, y

Con el tercero remite un cuadro resumen de los oficios dirigidos en el mes de marzo de este año a los señores parlamentarios, relacionados con consultas de materias de la competencia de esa Cartera.

Del señor Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, mediante el cual da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, relacionado con programas de control y combate de la erosión.

Del señor Subsecretario de Marina, mediante el cual responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Prokurica, relativo al estado de tramitación de las concesiones de acuicultura en la Tercera Región.

Del señor Director Nacional del Instituto de Desarrollo Agropecuario, por medio del cual contesta un oficio enviado en nombre de la Senadora señora Frei, sobre la reposición de las obras de riego de los sectores rurales de Caspana, Socaire, Camar, Toconao y San Pedro de Atacama que fueron seriamente afectadas por las últimas lluvias altiplánicas.

Del señor Director Nacional de Aeropuertos, mediante el cual responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, relacionado con la ejecución de un programa de adecuación gradual de las pistas para pequeños aeródromos.

--Quedan a disposición de los señores Senadores.

Oficio reservado

Del señor Director General de la Policía de Investigaciones de Chile, mediante el cual contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Romero, referido a las medidas que debieran implementarse para hacer más expeditos los controles en el complejo fronterizo Los Libertadores, Quinta Región.

--Queda a disposición de los Honorables señores Senadores, en la Secretaría de la Corporación.

Informes

De la Comisión de Hacienda, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que otorga un bono a los funcionarios públicos que indica, con urgencia calificada de “Suma” (Boletín N° 2.920-05). **(Véase en los Anexos, documento 1).**

De la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y de la de Hacienda, recaídos en el proyecto, en segundo trámite constitucional sobre modificación de la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la operación de los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidades y luz roja, con urgencia calificada de “Discusión Inmediata” (Boletín N° 2904-06). **(Véanse en los Anexos, documentos 2 y 3).**

--Quedan para tabla.

Mociones

De los Senadores señores Horvath y Prokurica, mediante la cual inician un proyecto de acuerdo para modificar el Reglamento de la Corporación, estableciendo una representación proporcional de los Comités en la Mesa y en la Presidencia de las Comisiones (Boletín N° S 612-09). **(Véase en los Anexos, documento 4).**

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

De los Senadores señores Parra y Ruiz (don José), a través de la cual inician un proyecto referente a modificar el artículo 3° transitorio de la ley N° 19.759, en lo referente a la entrada en vigencia de la norma que incorpora los tiempos de espera a la jornada de trabajo de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana (Boletín N° 2934-13). **(Véase en los Anexos, documento 5).**

--Pasa a la Comisión de Trabajo y Previsión Social. (Este proyecto no podrá ser tratado mientras no sea incorporado por Su Excelencia el Presidente de la República en la convocatoria a la actual Legislatura Extraordinaria de Sesiones del Congreso Nacional).

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Terminada la Cuenta.

ACUERDOS DE COMITÉS

El señor HOFFMANN (Secretario).- En sesión de hoy día, los Comités acordaron por unanimidad lo siguiente:

1) Tratar como si fueran de fácil despacho las solicitudes de rehabilitación de ciudadanía que en el Orden del Día de la presente sesión figuran con los números 3), 4) y 5).

2) Agregar a la tabla de hoy y tratarlo como si también fuera de fácil despacho, a continuación de las mencionadas solicitudes de rehabilitación de ciudadanía, el proyecto de ley sobre otorgamiento de un bono a los funcionarios públicos que indica.

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

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra, Su Señoría.

El señor MORENO.- Señor Presidente, se dio cuenta del informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y el de la de Hacienda, recaídos en el proyecto relativo a la modificación de la ley N° 18.290, de Tránsito, al cual el Ejecutivo le retiró la urgencia y la hizo presente nuevamente en el carácter de “Discusión Inmediata”.

Después de haber consultado informalmente a los Comités, solicitamos que la referida iniciativa se incluya en la tabla de hoy y sea despachada en esta oportunidad.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Núñez.

El señor NÚÑEZ.- Señor Presidente, podríamos tratarlo inmediatamente después de los proyectos que se tratarán como de fácil despacho.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, yo estaría de acuerdo con lo propuesto, siempre y cuando el proyecto sobre el Registro Nacional de Transporte de Carga Terrestre se postergue para la sesión de mañana.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, así se acordaría.

Acordado.

V. ORDEN DEL DÍA

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Se constituirá la Sala en sesión secreta.

--Se constituyó la Sala en sesión secreta a las 16:28, y adoptó resolución acerca de las solicitudes de rehabilitación de ciudadanía de los señores Rienzi Jerardo Valencia González, Manuel Jesús Cerda Miranda y Francisco Bravo Castillo.

--Se reanudó la sesión pública a las 16:46.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Continúa la sesión pública.

V. ORDEN DEL DÍA

BONO ESPECIAL A FUNCIONARIOS PÚBLICOS

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Conforme a lo acordado por los Comités, corresponde tratar, como si fuera de Fácil Despacho, el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que otorga un bono a los funcionarios públicos que indica, con informe de la Comisión de Hacienda.

--Los antecedentes sobre el proyecto (2920-05) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 14^a, en 8 de mayo de 2002.

Informe de Comisión:

Hacienda, sesión 15^a, en 14 de mayo de 2002.

El señor HOFFMANN (Secretario).- El Ejecutivo hizo presente la urgencia para el despacho del proyecto, calificándola de “suma”.

La Comisión señala en su informe que el objetivo principal de la iniciativa es otorgar un bono especial, no imponible ni tributable, pagadero en dos cuotas, a los trabajadores pertenecientes a las instituciones beneficiarias de la asignación de modernización, en los términos de los artículos 1º y 2º de la ley N° 19.553; a los trabajadores de las empresas del Estado o en que éste tenga aportes de capital, y a los que se desempeñan en el Servicio de Impuestos Internos; Servicio Nacional de Aduanas; Fondo Nacional de Salud; Consejo de Defensa del Estado; Superintendencia de Seguridad Social, de Electricidad y Combustibles y de

Servicios Sanitarios; Dirección General de Aeronáutica Civil, y Contraloría General de la República.

La Comisión aprobó el proyecto en general por la unanimidad de sus miembros (Senadores señora Matthei y señores Boeninger, Foxley, Gazmuri y García), en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- En discusión general el proyecto.

Tiene la palabra el Senador señor Gazmuri, quien informará sobre la iniciativa.

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, el proyecto cuya relación acaba de efectuar el señor Secretario es muy simple. Consta de dos artículos, y corresponde al Acuerdo sobre Nuevo Trato Laboral que firmó el Gobierno con la ANEF.

Establece un bono de 80 mil pesos, pagaderos en dos cuotas, para todos los trabajadores del Estado cuya remuneración líquida sea igual o inferior a 270 mil pesos mensuales, y uno de 35 mil pesos para quienes ganen más de esa cantidad y no exceda de un millón 50 mil pesos. La iniciativa se aprobó por unanimidad.

Se consultó -lo señalo acá por si algún señor Senador tuviera la inquietud- si dentro de los beneficiarios de este proyecto estaban comprendidos los funcionarios del Congreso Nacional. Y la interpretación dada tanto por el Gobierno como por los miembros de la Comisión es que sí los incluye.

En consecuencia, proponemos que la iniciativa sea aprobada en los mismos términos en que fue despachada por la Comisión de Hacienda.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

--Por unanimidad, se aprueba en general el proyecto, y, por no haber sido objeto de indicaciones, queda despachado también en particular.

**OPERACIÓN DE EQUIPOS DE REGISTRO Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES
RELATIVAS A VELOCIDAD Y LUZ ROJA**

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo atinente a la operación de los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja, con informe de las Comisiones de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda.

--Los antecedentes sobre el proyecto (2904-06) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 12ª, en 7 de mayo de 2002.

Informes de Comisión:

Transportes, sesión 15ª, en 14 de mayo de 2002.

Hacienda, sesión 15ª, en 14 de mayo de 2002.

El señor HOFFMANN (Secretario).- El Ejecutivo hizo presente la urgencia para el despacho de esta iniciativa, calificándola de “discusión inmediata”.

Los objetivos principales del proyecto son: optimizar la gestión de operación de los equipos de registro y detección de infracciones de normas de tránsito relativos a luz roja y límites de velocidad; contemplar en la Ley de Tránsito nuevos límites máximos de velocidad, estableciendo, a su vez, rangos de tolerancia para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones a dichos límites; y destinar al Fondo Común Municipal 82 por ciento de lo recaudado por multas

impuestas por los juzgados de policía local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones aprobó en general el proyecto por la unanimidad de sus miembros (Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega).

En lo tocante a la discusión en particular, en el informe se consignan las modificaciones introducidas al proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados, las que también fueron aprobadas por la unanimidad de los miembros de la Comisión, con excepción de la referida al destino del 82 por ciento de lo recaudado por multas por infracciones o contravenciones detectadas por fotorradars, que resultó aprobada por cuatro votos a favor (de los Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Pizarro y Vega), y una abstención (del Senador señor Novoa).

La Comisión de Hacienda, conociendo de las normas que son de su competencia, aprobó el proyecto despachado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones con modificaciones. Los artículos 2° y 3° se aprobaron con tres votos a favor (de la Senadora señora Matthei y de los Senadores señores Boeninger y Gazmuri), y uno en contra (del Senador señor García).

La letra a) del artículo 4°, referida a la operación y administración del Registro de Multas de Tránsito No Pagadas por parte del Registro Civil e Identificación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros de la Comisión. La letra b) del mismo artículo resultó también aprobada, pero con cuatro votos a favor (de la Senadora señora Matthei y los Senadores señores Boeninger, Foxley y Gazmuri), y uno en contra (del Senador señor García).

Asimismo, la Comisión aprobó, por la unanimidad de sus miembros, la incorporación de un artículo transitorio, relativo al inicio de la operación y

administración del Registro de Multas por el Servicio de Registro Civil e Identificación.

Corresponde destacar que los artículos 2º, 3º y 4º del proyecto requieren para su aprobación quórum de ley orgánica constitucional, esto es, al día de hoy, el voto conforme de 27 señores Senadores.

Finalmente, cabe señalar que esta iniciativa, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado, debe ser discutida en general y particular a la vez, por tener urgencia calificada de “discusión inmediata”.

)-----(

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Solicito autorización para que ingresen a la Sala el Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Francisco Vidal, y el Subsecretario de Transportes, don Patricio Tombolini.

--Se accede.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- En discusión general y particular el proyecto.

Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente -tal como se señaló en la relación efectuada por el señor Secretario-, el proyecto que nos ocupa presenta a mi juicio cinco puntos claves para su discusión.

En primer lugar, se establece el hecho de que los fotorradars son instrumentos efectivos para inhibir comportamientos en los conductores que normalmente infringen -o infringimos- las leyes de tránsito.

Tales dispositivos han sido cuestionados por la opinión pública debido a los abusos cometidos, durante muchos meses –desde que éstos entraron en funcionamiento-, tanto por los municipios como por quienes los operaban.

La razón es muy sencilla. El empleo de dichos aparatos produjo una especie de círculo o incentivo perverso en las municipalidades, toda vez que encontraron en ellos una veta para generar ingresos e incorporarlos a sus presupuestos, desarrollando una suerte de abuso su utilización.

Todos hemos sido testigos de la forma como se implementó el uso de estos equipos: sin ningún tipo de señalización y carente de las mínimas condiciones para cumplir con su objetivo de inhibir las referidas conductas. Ello, en la práctica, se transformó en una discusión en torno a cuánto dinero generaban para los municipios.

Por lo tanto, el primer punto dice relación al hecho de que reconoce en la iniciativa la efectividad y eficiencia de estos instrumentos técnicos y la necesidad de contar con ellos.

El segundo apunta a evitar el incentivo perverso de que hablábamos por parte de los municipios. Se establece que los ingresos generados por las infracciones detectadas mediante fotorradars no vayan a las arcas municipales, sino al Fondo Común Municipal. El proyecto determina que 82 por ciento de lo recaudado se destina a ese Fondo, y el 18 por ciento restante, al Servicio Nacional de Menores, tal como sucede en la actualidad.

En la Comisión se buscó concordar los distintos puntos de vista. Algunos Senadores y Diputados plantearon que todos los recursos generados por infracciones a la Ley de Tránsito (exceso de velocidad, mal estacionamiento, etcétera) fueran al Fondo Común Municipal. Los alcaldes, lógicamente, hicieron valer su posición -a juicio de la Comisión, razonable- en el sentido de que, como el

financiamiento de los juzgados de policía local corresponde a los municipios, de quitárseles los recursos con que cuentan tendrían serios problemas para solventar el gasto pertinente. En definitiva, junto con el Ejecutivo, se planteó que los recursos generados por las infracciones detectadas mediante fotorradars fueran al Fondo Común Municipal, en la forma ya explicitada, para su distribución conforme a la ley.

En cuanto a la operación de esos instrumentos, que también estaba cuestionada por la opinión pública debido a los abusos a que nos referíamos, los miembros de la Comisión, por unanimidad, resolvieron encomendarla únicamente a Carabineros de Chile, y excepcionalmente, sólo en situaciones muy específicas, contempladas en el respectivo decreto, a inspectores fiscales de los Ministerios de Obras Públicas y de Transportes.

Por iniciativa de los Senadores señora Matthei y señor Novoa, se discutió una indicación, que apoyamos con los Honorables señores Muñoz Barra y Cantero, tendiente a modificar el artículo 250 de la Ley de Tránsito en el sentido de aumentar de 50 a 60 kilómetros por hora la velocidad máxima establecida para las zonas urbanas, y en el caso de las rurales, de 100 a 120.

Por supuesto, se establece una serie de condiciones de seguridad, precisándose en qué vías pueden fijarse esas modalidades.

En el caso de las zonas rurales, es evidente que en las carreteras concesionadas, donde se cumplen los requisitos de seguridad, por haber doble vía, barreras de separación y mecanismos que permiten mantener cerrados grandes tramos, no existen problemas para el límite de 120 kilómetros por hora.

Tratándose de las zonas urbanas, nos pareció razonable aplicar un criterio general y fijar el tope en 60 kilómetros por hora. Todos sabemos que hay

distintos tipos de vías dentro de las ciudades, algunas de las cuales constituyen salvedades a la regla.

No se modifican las normas que permiten excepciones a esa regla general. En muchas de nuestras carreteras, calles, vías o autopistas hay restricciones derivadas de la existencia de colegios, hospitales, cuarteles de bomberos, las cuales se mantienen sin cambios.

El proyecto consagró una excepción para los vehículos de carga y de transportes escolar y de pasajeros, disponiendo que en zonas urbanas no podrán exceder los 50 kilómetros por hora, y en carreteras, los 90. El Senador señor Novoa presentará una indicación para permitir a los buses interurbanos circular a 100 kilómetros por hora en las zonas rurales, como sucede hoy, considerando que la tecnología incorporada a ellos permite operarlos con seguridad a ese límite. Pero no se los exceptúa en el caso de la velocidad máxima en las zonas urbanas.

A propósito de la modificación de las velocidades máximas, se formuló indicación a los efectos de establecer una gradación en las multas aplicables a los infractores. Parece absurdo que por transitar en zonas urbanas, por ejemplo, a 52, 55 ó 60 kilómetros por hora se reciba la misma sanción que por hacerlo a 100 o a 120, pues el daño o el riesgo es completamente distinto.

En definitiva, salvo respecto de la norma sobre destino al Fondo Común Municipal de 82 por ciento de lo recaudado por concepto de multas, que - como informó el señor Secretario- fue aprobada por 4 votos y una abstención, en el resto de los artículos hubo unanimidad. Y todo ello, con la participación activa del Ejecutivo y de algunos de los sectores involucrados.

He dicho.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- En atención a que el señor Francisco Vidal actúa como Ministro del Interior subrogante, se solicitó autorizar el ingreso de don

Eduardo Pérez, en representación de la Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo, lo que someto a consideración de la Sala.

--Se accede.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Gazmuri.

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, intervendré sólo para informar acerca del trámite que el proyecto tuvo en la Comisión de Hacienda, exceptuado el primer artículo, que trata de las velocidades, lo cual no es de su competencia.

Las normas fundamentales fueron aprobadas por tres votos a favor y uno en contra.

Quienes constituimos mayoría para acoger la iniciativa en los términos en que se nos envió observamos que el criterio de que el producto de las multas fuera al Fondo Común Municipal y no a los respectivos municipios debería ser de carácter general, porque el argumento de que se genera un incentivo perverso para utilizar las infracciones de tránsito como fuente de recaudación municipal opera, no sólo respecto de las detectadas por los fotorradars, sino de todas las transgresiones.

Ahora, únicamente agregaré que, en el trámite en la Comisión de Hacienda, el Ejecutivo presentó una indicación para cambiar la forma de administrar el Registro de Multas del Tránsito no Pagadas.

Ese Registro fue establecido en la ley N° 18.287, donde se dispuso que podía ser administrado por entidades privadas. Tan así fue, que se llamó a la licitación pública pertinente y hoy existe un consorcio encargado de él.

El Gobierno considera -y ahí sí que la unanimidad de la Comisión estuvo de acuerdo- que un registro de tal naturaleza debe ser administrado por un organismo público. Por tanto, según expresé, presentó una indicación -ella fue aprobada- para que el Registro de Multas del Tránsito no Pagadas sea operado y

administrado por el Servicio de Registro Civil e Identificación, organismo público experimentado que da garantías a todo el mundo.

Ahora, como la concesión fue por cinco años, para no afectar derechos vigentes reconocidos en ese ámbito a particulares, se propuso y aprobó un artículo transitorio que dispone que la nueva operación y administración empezará a regir una vez vencido el plazo por el que se otorgó la concesión a la empresa encargada actualmente del Registro en comento.

He dicho.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Ministro señor Etcheberry.

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, como se desprende de lo señalado por los Honorables señores Pizarro y Gazmuri, el proyecto resultó bastante enriquecido y perfeccionado durante el trámite en ambas Comisiones. Prácticamente, ha sido unánime la votación del articulado. Estuvimos de acuerdo con los perfeccionamientos hechos, y salvo un par de normas, en que un señor Senador se abstuvo y otro votó en contra, todo lo demás está consensuado con el Gobierno.

En consecuencia, señor Presidente, estamos muy agradecidos por el trabajo que realizaron las Comisiones del Senado.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.- Señor Presidente, me referiré a las normas del proyecto en general y en particular.

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones aprobó en general el proyecto en discusión con el objeto de solucionar de una vez por todas los problemas producidos por el mal uso de los fotorradars, y considerando asimismo que, según disposición aprobada por el Congreso Nacional, se encuentra suspendida hasta el 6 de junio la aplicación de normas de la Ley de Tránsito sobre la materia

que han sido cuestionadas, las cuales, de no legislarse antes de esa fecha, entrarían en vigor.

A fin de resolver los inconvenientes suscitados por la operación de fotorradares, la iniciativa original contemplaba la idea de restringir su uso a Carabineros de Chile e inspectores fiscales. La Cámara de Diputados aprobó su utilización sólo por Carabineros. La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado repuso a los inspectores fiscales, en el entendido de que no eran cualesquiera, sino de los Ministerios de Obras Públicas y de Transportes, y para el cumplimiento de sus funciones específicas.

Hubo unanimidad en que los inspectores municipales, a quienes la Ley de Tránsito autoriza para operar los referidos instrumentos, deben perder dicha facultad al momento de entrar en vigencia la ley en proyecto.

Además, el problema presentado con los fotorradares no sólo dice relación a su mala utilización, sino también a una legislación bastante anacrónica en términos de velocidades máximas y penalidad de las infracciones. Es sabido que, cuando la ley no establece criterios de racionalidad, se tiende a no cumplirla, provocándose en definitiva que la ciudadanía no tenga conciencia sobre la importancia de acatarla, lo cual lleva al desprestigio de ella y de la autoridad.

A nuestro juicio, la dificultad nació de la existencia de límites de velocidad máxima obsoletos. En las ciudades, el de 50 kilómetros por hora, de cumplirse en forma estricta, daría lugar a grandes atochamientos; por eso se plantea subirlo a 60. Y en las zonas rurales, atendido que hay autopistas, también parece conveniente elevar el tope de 100 a 120 kilómetros por hora.

Las indicaciones formuladas, que se aprobaron por unanimidad en la Comisión de Transportes, tuvieron origen en un proyecto que varios Senadores presentamos el año pasado. Se recogieron de él esas indicaciones; ellas fueron

consensuadas con el Ejecutivo, y tenemos a la vista una modificación al artículo 150 de la Ley de Tránsito que permite velocidades superiores a las actuales en las zonas urbanas, y también en las rurales, siempre que cuenten con dos o más pistas de circulación en el mismo sentido.

Ese aumento de los límites de velocidades máximas discrimina, además, según la naturaleza del vehículo. Porque, por ejemplo, el desplazamiento a 120 kilómetros por hora no es lo mismo si se trata de un automóvil o de un camión.

Respecto de las normas pertinentes despachadas por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, sus miembros presentaremos en la Sala dos indicaciones que suscribimos para corregir aspectos que en el texto aprobado fueron objeto de una redacción no suficientemente feliz.

En primer lugar, cuando se habla de la penalidad aplicable a quienes exceden las velocidades límites, se consigna una tolerancia de 5 kilómetros por hora con el objeto de que, si alguien no supera hasta en esa cifra las velocidades máximas establecidas -60 kilómetros por hora en la ciudad, 100 en algunos caminos o 120 en otros-, y considerando la posibilidad de discrepancias en los instrumentos de medición, no se curse la infracción.

Cabe señalar que dicha disposición está contenida actualmente en los reglamentos del tránsito.

En la forma como quedó redactado el precepto respectivo, se entiende que para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones no se considerará el margen de 5 kilómetros por hora. El problema estriba en que si se dice “para los efectos de la calificación”, como por otra parte se aprobó graduar la calificación de las penas, puede estimarse que los 5 kilómetros inciden en la graduación pertinente.

Por esa razón, estamos proponiendo sustituir los términos “la calificación y penalidad de las” por “denunciar o de iniciar de cualquier otra forma procesos por”. O sea, para los efectos de denunciar o de iniciar de cualquier otra forma procesos por infracciones de velocidades deben excederse en más de 5 kilómetros por hora los límites máximos.

Ése es el espíritu con que la Comisión aprobó la norma.

Existe también un problema con la forma como quedó redactada la gradualidad de las penas.

Actualmente, la Ley de Tránsito considera infracción gravísima cualquier violación a los límites máximos. Por tanto, quien circula en una ciudad a 55 ó 56 kilómetros por hora es responsable de una infracción de tal índole igual que aquel que lo hace a 100; lo propio ocurre tratándose de quienes circulan en una autopista a 105 ó 106 kilómetros por hora y de aquellos que lo hacen a 130 ó 140. Y, obviamente, no es lo mismo exceder la velocidad máxima en 5 ó 6 kilómetros por hora que rebasarla en 10, 20 ó 30.

Por ello, se estableció una graduación de las penas. Así, excederse en hasta 10 kilómetros por hora es una infracción menos grave; en sobre 10 y hasta 20, grave, y en sobre 20, gravísima.

En el caso de la infracción menos grave hay un error redaccional de fondo, porque dice “exceder en 10 kilómetros”, en circunstancias de que lo correcto es “exceder en hasta 10 kilómetros”. Se formuló la indicación respectiva, con el objeto de precisar lo aprobado por la Comisión.

Otro de los aspectos que se tuvieron en cuenta para los efectos de establecer las velocidades máximas considerando adecuadamente las distintas circunstancias fue la fijación de límites diferenciados para automóviles y camionetas con relación a vehículos de carga, transporte escolar o buses.

De acuerdo con la forma como quedó redactado el artículo en la Comisión, se innova respecto de la velocidad máxima de los buses interurbanos, que actualmente es de 100 kilómetros por hora. Según lo planteado y aprobado en la Comisión, el tope de velocidad de esos vehículos se fija en 90. Sin embargo, los antecedentes sobre accidentes de tránsito y seguridad en las carreteras no indican en el caso de los buses interurbanos la conveniencia o necesidad de reducir su velocidad máxima. Por lo tanto, presentaremos una indicación para mantener la norma vigente sobre el particular.

Eso es todo lo relacionado con el uso de los fotorradares y la corrección de aspectos legislativos que, a nuestro juicio, se sumaban al mal empleo de tales instrumentos para provocar una situación que causó justa conmoción en la ciudadanía.

Otro asunto debatido fue el destino de las multas aplicadas por exceso de velocidad. La Cámara de Diputados resolvió no innovar al respecto y rechazó o no reunió el quórum necesario para aprobar la proposición del Ejecutivo tendiente a destinar al Fondo Común Municipal el producto de todas ellas.

El Gobierno repuso esa norma en el Senado, pero reducida exclusivamente a las multas provenientes de fotorradares. Respecto de ella, que vendría a ser una disposición destinada a solucionar las dificultades pero por otra vía, no medió unanimidad en la Comisión de Transportes. Veo que es algo que tampoco ocurrió en la Comisión de Hacienda.

En mi opinión, habiéndose regulado adecuadamente el uso de los fotorradares y habiéndose establecido preceptos de mayor racionalidad respecto de las velocidades máximas, no resulta necesario innovar acerca del destino de los fondos municipales. Pero son dos puntos con un tratamiento y un mérito completamente distintos.

Eso es todo.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Viera-Gallo.

El señor VIERA-GALLO.- Señor Presidente, parece muy importante que se esté discutiendo y ojalá despachando el proyecto. Quisiera formular algunas consideraciones y, tal vez, algunas consultas.

En primer lugar, siempre que se ha discutido el tema se ha partido de la hipótesis de que regirá un reglamento de señalización común para todo el país y de que contendrá ciertas normas generales, de tal manera que no quede a criterio del municipio, del poder local, establecer indicaciones de tránsito que sobre todo sean “trampas” para los automovilistas.

Quisiera preguntar, por lo tanto, si ese ordenamiento existe, si se halla en vigencia o no. Porque, si no es así, la autorización para los fotorradares es nada más que una forma de agravar una situación que hoy ya es compleja.

En segundo término, siempre se partió de la base, en la discusión –de varios Senadores, de distintas bancadas-, de que no es conveniente que las multas de tránsito se destinen al municipio, por una razón bastante simple: existe un interés particular en poner la señal que induce a la infracción y en cobrar esta última. Y, entonces, el sistema se convierte en una suerte de negocio del municipio.

Entiendo que en virtud del proyecto las multas originadas en los fotorradares ingresan al Fondo Común Municipal, pero no las otras. Ello carece de sentido, señor Presidente. ¿Cuál es la lógica de que unas obedezcan a un criterio y otras a uno distinto? Por lo menos desde mi punto de vista, las sumas respectivas debieran destinarse en conjunto al Fondo Común Municipal.

No deseo entrar en lo de si se han registrado problemas políticos, en si una autoridad dice una cosa, en si representantes de partidos expresan otra. He estado muy ausente de ese debate. Por mi parte, expongo un criterio que considero

objetivo: lo racional es que el sistema no beneficie al que lo establezca, porque de otro modo concurren múltiples razones para pensar que no se han contemplado los criterios de objetividad necesarios.

Y, por último, me alegro del aumento de las velocidades máximas, en especial en las autopistas, teniendo en cuenta que son vías construidas para lograr una mayor seguridad y para que sea posible, en consecuencia, recorrer las distancias en menos tiempo. Existen los automóviles capaces de hacerlo y los grandes accidentes de tránsito no derivan, en general, del exceso de velocidad, sino de otras imprudencias de los conductores.

Me surge una duda. ¿Qué pasa con las pistas de alta velocidad en las ciudades? Porque todos sabemos que en Santiago, en el lecho del río Mapocho, se construye una de ellas –se supone que en forma rápida-, en la cual se pagará, según entiendo. No sé qué dice al respecto la normativa en estudio. Porque sería absurdo que fuera necesario modificar la ley una vez que esa obra estuviera terminada. O sea, creo que también se requiere ponerse en la hipótesis de pistas de alta velocidad urbanas, no sólo...

El señor NOVOA.- ¿Me concede una interrupción, Su Señoría?

El señor VIERA-GALLO.- Sí, señor Senador.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Con la venia de la Mesa, tiene la palabra el Honorable señor Novoa.

El señor NOVOA.- La cuestión planteada se analizó, señor Presidente. Las velocidades máximas fijadas en el artículo 150 de la Ley del Tránsito no obstan, según lo dispone el artículo 151, a que, previos estudios, sean aumentadas o disminuidas, como ocurre hoy en la avenida Kennedy, en la Capital. Para esa vía se determinó una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, aun cuando la máxima urbana es

de 50 kilómetros por hora, porque se realizó un análisis sobre el particular. Me parece que tal labor compete al Ministerio de Transportes.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Continúa con el uso de la palabra el Honorable señor Viera-Gallo.

El señor VIERA-GALLO.- Señor Presidente, la respuesta suscita una duda. ¿Cuál es la autoridad que interviene? Porque, si la autopista pasa por los territorios de varias municipalidades, la situación puede ser distinta de municipio en municipio y no se cuenta con Gobiernos metropolitanos.

Preferiría, por mi parte, que una norma de la ley expresara: “Tratándose de pistas de alta velocidad urbanas, tanto”.

La Senadora señora Matthei me pide hace rato una interrupción, señor Presidente.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Matthei.

La señora MATTHEI.- Señor Presidente, lo que sucede es que la ley fue modificada hace dos años. Con anterioridad señalaba que por razones fundadas se podían alterar las velocidades máximas, fijadas en su texto. Y ello requería un informe previo de Carabineros. Pero, en realidad, no se precisaba si este último debía ser a favor o en contra y tampoco quién debía efectuar el estudio respectivo. Y finalmente se llegaba a que la exigencia no se cumplía y cada municipio sencillamente determinaba la velocidad que quería, según si participaba o no en el negocio de los fotorradars o de cualquier otro método para establecer quiénes incurrían en infracciones.

El cambio -en el cual participamos juntamente con el Honorable colega Viera-Gallo- fue en el sentido de que hoy debe ser el Ministerio de Obras Públicas el que fije velocidades distintas de los cien kilómetros por hora en zonas rurales, por intermedio de la Dirección de Vialidad, y las municipalidades las que cumplen una función análoga dentro de las ciudades.

Por lo tanto, se acabó el poder omnímodo de los alcaldes, que determinaban lo que querían. Generalmente, señalaban una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora, de modo que se cursaba un parte por viajar a 35 kilómetros por hora.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Puede continuar el Senador señor Viera-Gallo.

El señor VIERA-GALLO.- Agradezco la aclaración y que la Honorable señora Matthei me haya recordado algo que, en realidad, se me escapaba. Creo que sus precisiones han sido muy oportunas.

Si es así, significa que la cuestión -en ese aspecto, por lo menos- se encuentra resuelta. Sería bueno que quedara constancia del debate.

Lo que no me queda claro es el destino que debieran tener las multas del tránsito. Me refiero no sólo a las provenientes de fotorradars, sino en general.

Gracias.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Moreno.

El señor MORENO.- Señor Presidente, estimamos que la iniciativa que tomó la Cámara de Diputados refleja en forma bastante adecuada la solución a un problema que desde hace bastante tiempo originaba dificultades e incertidumbres en mucha gente que transita por los caminos.

Nos hallamos disponibles para votar favorablemente el proyecto -y me sumo a las observaciones formuladas-, pero deseo exponer una sola duda. Ella se refiere a la sustitución contenida en la letra b) del artículo 1º de la iniciativa, lo cual se traduce en el siguiente texto: “Los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja sólo podrán ser operados por Carabineros de Chile y, para el cumplimiento de sus funciones específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

En un principio, las explicaciones recibidas puntualizaban que se trataba de algo muy excepcional, que tenía que ver con obras que se realizan en determinados caminos. En el fondo, era un poco una modernización de los “bandereros”. Así lo entendí. Pero cuando pedí más antecedentes me di cuenta de que la cuestión en nada se relacionaba con los “bandereros”, sino que el asunto se hallaba planteado de otra manera. Y el informe de la Comisión de Transportes contiene las aclaraciones que se dan sobre las eventuales funciones de los inspectores fiscales.

Mi duda, entonces, se convierte en una opinión, en el sentido de que el control debe ser ejercido por la autoridad, en este caso Carabineros.

No soy partidario de la instalación de aparatos. Se debe tener en claro que no serán inspectores fiscales -vale decir, funcionarios de Obras Públicas o de Transportes- quienes registrarán infracciones en el tramo que está en reparación, sino que dispositivos controlados por inspectores fiscales. Entonces, lo sustantivo será la autorización para instalar dichos instrumentos, los que, como digo, serán fiscalizados por personas ajenas.

Por lo tanto, el problema no es quién cuida la obra.

En la Región que represento se efectúan muchas reparaciones de caminos rurales, y en ellas obviamente hay balizas, desvíos, una sola vía, bandereros, personal trabajando y zonas de detención. Pero eso se rige por dinámicas y lógicas distintas. Si, además, se tiene en cuenta lo referido en el informe de la Comisión de Transportes, en cuanto a luces rojas en los peajes y túneles -los que pueden ser de otra naturaleza-, creo que se está frente a una situación distinta.

Por eso, solicito una explicación sobre el particular.

En principio, me pronunciaré en contra de esta norma y pediré votarla separadamente.

Estoy de acuerdo con que los fotorradars sean operados por Carabineros -me refiero a su personal uniformado, idóneo, reconocido- sobre la base de mecanismos establecidos. Sin embargo, me parece altamente discutible instalarlos para recolectar información que será manejada por personal ajeno a Carabineros, el cual resolverá si la utiliza de manera A o B y después determine la aplicación de multas.

He dicho.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, deseo explicar por qué es necesario que inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o por el Ministerio Transportes operen estos equipos de registro.

En las concesiones urbanas -en Santiago hay varias: por ejemplo, la Costanera Norte, Américo Vespucio y la Norte-Sur- es tal el flujo vehicular que el cobro de peajes no puede funcionar con el sistema tradicional, esto es, con una barrera y alguien que reciba el dinero y, una vez efectuado el pago, la luz roja pasa a verde y aquélla es levantada. Entonces, debe recurrirse a un mecanismo más moderno que consiste en proporcionar dispositivos electrónicos a los autos, previo pago de la autorización correspondiente. Si los vehículos transitan por esas vías sin ellos, sus patentes serán detectadas por sensores y registradas por fotografías, las que constituirán medios de prueba para cobrar el valor del peaje. Obviamente, esa tarea debe realizarla el personal de las empresas concesionarias, apoyado por funcionarios de Obras públicas o Vialidad. No vemos la necesidad de distraer a Carabineros ubicándolos en las entradas a las carreteras concesionadas, y no sólo en esos lugares, porque se cobrará según el kilometraje recorrido.

A esto obedece la incorporación de esta norma.

El señor MORENO.- ¿Me permite una aclaración, señor Ministro?

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Por supuesto.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor MORENO.- Es muy importante lo manifestado por el señor Ministro, pero forma parte de un contexto distinto de lo que ahora se discute. En su oportunidad, en la Comisión de Medio Ambiente se analizó el uso de sensores en los parabrisas de los vehículos con el objeto de detectar su paso por calles o avenidas concesionadas. Pero eso es distinto.

Ahora bien, si la idea es introducir el concepto a que se refiere el señor Ministro, es bueno que ello quede claro. Se trata de un tema que, hasta donde yo entiendo, no fue discutido en la Comisión.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Recupera el uso de la palabra el señor Ministro.

El señor MARTÍNEZ.- ¿Me permite una interrupción, señor Ministro, con la venia de la Mesa?

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- No tengo inconveniente.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Puede hacer uso de la palabra, señor Senador.

El señor MARTÍNEZ.- Señor Presidente, el problema fundamental reside en que la norma no se condice con las ideas expuestas por el señor Ministro. A lo mejor, se solucionaría con una redacción apropiada, dejando en claro lo relativo a los fotorradars y a otros equipos de control, como se ha explicado.

Muchas gracias.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Recupera la palabra el señor Ministro.

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, el problema radica en que, entre los aparatos de registro de infracciones, se encuentran tanto los fotorradars como los sistemas que se utilizarán en las

carreteras concesionadas. Por ello, se requiere que la norma autorice a los inspectores fiscales operar tales equipos; de lo contrario, no podrían hacerlo.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Núñez.

El señor NÚÑEZ.- Señor Presidente, prácticamente todas las preguntas que pensaba hacer al señor Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo ya fueron formuladas. Pero hay una que, a mi juicio, es fundamental para los efectos del buen proceder de la Sala.

Se ha planteado con mucha fuerza el tema relacionado con el destino de los recursos obtenidos producto de las multas pagadas por sanciones de tránsito, particularmente por exceso de velocidad. Y sería interesante saber exactamente el monto total de lo recaudado el año pasado para tratar de precisar, conforme a esta iniciativa legal, los dineros que irían tanto al Fondo Común Municipal como a los municipios.

Al conocer esas cifras, nos daremos cuenta de que el Senador señor Viera-Gallo tiene toda la razón, pues lo cierto es que una mínima cantidad ingresará a dicho Fondo y una grande irá a los municipios.

En consecuencia, se repetirá un cierto vicio en que incurren algunas municipalidades en orden a generar mecanismos artificiales para hacer uso de estas multas. Digo esto porque, como los fotorradars no serán problema, se producirá una compra exagerada de “pistolas” -es decir, radares portátiles- que miden la velocidad.

En consecuencia, creo que la manera cómo estamos distribuyendo estos fondos no es la más adecuada.

A eso apunta, en definitiva, la pregunta que formulo al señor Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, toda vez que nos podría

ilustrar acerca de la cuantía de los ingresos recaudados el año pasado con motivo de estas multas.

La señora MATTHEI.- ¿Me permite, señor Presidente?

El señor CANTERO (Vicepresidente).- ¿Su Señoría desea proporcionar información al respecto o que se le conceda una interrupción?

La señora MATTHEI.- Una interrupción.

El señor NÚÑEZ.- Bien.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Honorable señora Matthei.

La señora MATTHEI.- Señor Presidente, comparto absolutamente la idea de que el dinero recaudado por multas no debería ir a cada municipio. El año pasado tuvimos un escándalo surgido básicamente a raíz del uso de los fotorradars. Y, probablemente, el próximo año o a fines de éste habrá escándalos debido a la instalación de discos “PARE” en casi todas las esquinas.

Ciertamente, no es pertinente ni tiene sentido comparar las cifras recaudadas el 2001 con lo que acontecerá el próximo año o a fines de éste, por varias razones. Primero, porque están siendo aumentadas las velocidades máximas y, por lo tanto, deberían cursarse menos partes por exceso de velocidad; segundo, porque se establece una gradualidad de las penas. Y, sobre todo, porque las municipalidades no demostrarán tanto interés en adquirir equipos de fotorradars, pero sí en regalar “pistolas” de medición de velocidad a Carabineros y en instalar signos “PARE” en lugares donde no existe una razón objetiva para hacerlo, sino únicamente para cursar partes. En consecuencia, deseo manifestar al Senador señor Núñez que, a pesar de la importancia de la información solicitada por él, dichas cifras no van a predecir en absoluto lo que sucederá. Mi impresión es que en el futuro los problemas se presentarán básicamente por discos “PARE” absurdos, tontos, instalados en cualquier parte, a raíz de lo cual al conductor le cursarán una infracción si no frena totalmente

su vehículo. Vale decir, se trata de las típicas situaciones que finalmente lo único que hacen es causar tacos.

Aprovecho la ocasión, primero, para manifestar que deberemos estar muy alertas con lo que suceda, y segundo, para advertir a los municipios que si vuelven a abusar les impediremos finalmente el uso no sólo de los fotorradars, sino también de cualquier otro sistema destinado a registrar infracciones.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Recupera la palabra el Honorable señor Núñez.

El señor NÚÑEZ.- Señor Presidente, me parece lógico lo planteado por la Senadora señora Matthei. Seguramente ocurrirá lo que señaló. Sin embargo, sería bueno conocer el monto exacto de lo recaudado el año pasado por ese concepto, a fin de tener una orientación al respecto.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Para conocimiento de la Sala, se encuentran inscritos los Senadores señores Muñoz Barra, Prokurica, Carmen Frei, Parra, Sabag, Boeninger, Espina, Ávila y Gazmuri.

Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, seré muy breve por cuanto algunas de las interrogantes que pretendía formular ya fueron planteadas.

Respaldo la solicitud del Senador señor Núñez. Precisamente ayer leí en la prensa las declaraciones de un número no despreciable de alcaldes en el sentido de que no invertirán en fotorradars -y, por cierto, acontecerá lo indicado sobre mayor adquisición de pistolas-, porque señalan, de manera clara y taxativa, que dicho sistema no es rentable y, en consecuencia, no les conviene, económicamente no les sirve.

Eso demuestra que sigue gravitando la idea perversa de que tal método de registro, orientado a velar por el respeto de las normas de tránsito y de la vida de

conductores y peatones, había sido utilizado en otro sentido: como un camino, un procedimiento para obtener recursos con el objeto de paliar los déficit municipales.

Si hubiéramos analizado con mayor profundidad lo relativo a la operación de los fotorradars y los peligros que aquí se han mencionado, quizás la idea no habría resultado tan feliz.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, mi posición es contraria al uso de fotorradars porque en la práctica no han cumplido ninguno de los objetivos señalados públicamente. Por ejemplo, en las comunas donde se instalaron no disminuyeron los accidentes. Además, resulta poco aconsejable autorizar un sistema en cuya aplicación no es factible aplicar sentido común ni criterio alguno.

A mi juicio, la iniciativa lleva a un absurdo y, en la práctica, los problemas originados por la operación abusiva de los fotorradars, que provocó reclamos generalizados y la suspensión de su uso por algún tiempo, se repetirán.

Dicho sistema sólo generó incentivos perversos, tanto en las municipalidades como en empresas privadas y entre los alcaldes. Es cierto que mediante el proyecto se pretende atenuar esos inconvenientes entregando la operación de los equipos solamente a Carabineros o a inspectores fiscales. No obstante, pienso que aun así la aplicación de la ley quedará entregada, no al criterio de las autoridades u otros seres humanos, sino a una máquina, o sea, a un sistema absolutamente automatizado.

Por otro lado, me extraña que en las modificaciones introducidas no se haya establecido una recaudación en favor de los principales aportantes de esta clase de multas: los automovilistas. Porque los dueños de automóviles pagan más de mil 100 millones de dólares anuales por concepto de patentes, permisos de circulación,

partes, multas, impuesto especial a los combustibles y otros. Podríamos decir que entregan a las arcas fiscales casi tantos ingresos como CODELCO-Chile.

¿Cuándo nos preocuparemos de esos chilenos que tanto aportan al país? Una buena idea habría sido que parte importante de lo recaudado a través de los fotorradares se invirtiera en señalética. En nuestro país los conductores manejan casi a ciegas -excepto en las carreteras nuevas- y cuando llegan a las bocacalles no saben hacia dónde doblar.

En la misma línea, ¿cuándo se destinará parte de esos recursos a los bomberos, quienes son los encargados de auxiliar a los accidentados; o a la habilitación de ambulancias, que muchas veces (y lo constaté en un caso personal) no pueden acudir a los llamados por carecer de los medios necesarios para ello?

Me da la impresión de que el destinar ese dinero al Fondo Común Municipal o a los respectivos municipios también constituye un incentivo que no corresponde y que en nada beneficia a los vapuleados propietarios de automóviles, los que aportan al Fisco una inmensa cantidad de recursos y merecen que empecemos a preocuparnos por ellos.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones ha solicitado recabar la anuencia de la Sala para que ingrese el Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría del ramo, señor Lautaro Pérez.

--Se autoriza.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra la Senadora señora Carmen Frei.

La señora FREI (doña Carmen).- Señor Presidente, con relación a los inspectores fiscales de obras públicas, la explicación dada por el señor Ministro no me convence. Contrariamente a lo afirmado por él, la presencia de esos funcionarios sólo se necesita durante la ejecución de las obras: si en éstas hay bandereros pueden reemplazarlos por semáforos; ordenar el cambio de semáforos, sacar las líneas de en

medio, cambiarlas; encargarse de la semaforización en el caso de puentes mecanos, etcétera. Pero una vez finalizados y entregados los trabajos no entiendo por qué la vigilancia del tránsito no pueda estar, como siempre, en manos de Carabineros.

Se ha dicho que los inspectores fiscales deben estar en las plazas de peaje. Nosotros pasamos casi todos los días por las existentes entre Santiago y Valparaíso y vemos la presencia de Carabineros. Y cuando se implemente el sistema de sensores para que los vehículos pasen por ellas sin detenerse, también puede estar regulado por la policía uniformada.

No vislumbro la necesidad de que haya inspectores fiscales parados esperando para detectar a los automóviles que no dispongan de ese mecanismo. ¡Es absurdo! En cambio, si se saca la fotografía y de este modo se identifica al infractor, la Dirección de Tránsito o Carabineros le cursarán la multa correspondiente. Y como podría suceder que esto ocurriera con escasa frecuencia o una vez al día, sería ilógico destinar inspectores fiscales a ese efecto.

Me llama la atención lo expresado en el informe sobre el particular: “limitar esta facultad de los inspectores fiscales puede significar un factor negativo para el sector financiero que está invirtiendo en las obras públicas interurbanas y urbanas vía concesiones.”.

A mi entender, eso significa -tanto en castellano antiguo como moderno- dar más platita a las empresas que construyen las vías concesionadas.

Si la norma en comento constituye un arreglo para que los concesionarios de obras públicas obtengan mayores entradas, digámoslo derechamente. No empleemos como señuelo para ello a los inspectores fiscales.

Señor Presidente, pido dividir votación en esta parte, o si no, que el proyecto vuelva a Comisión para que se estudie el punto, ya que la explicación entregada no me convence.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- En atención a que el proyecto debe aprobarse en general con quórum de ley orgánica constitucional, por contener normas de este carácter, algunos señores Senadores han solicitado autorización para depositar su voto en la Mesa.

La señora MATTHEI.- Señor Presidente, esa autorización no sirve porque después de la votación en general viene la particular, que también requiere de ese quórum especial. De modo que si alguien intenta dejar en la Mesa su voto e irse está muy equivocado.

Sin embargo, considerando que se están mezclando 4 ó 5 disposiciones distintas, sugiero votar de inmediato la idea de legislar y en seguida entrar a la discusión de cada artículo.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Si le parece a la Sala, se aprobaría en general el proyecto, verificando el quórum.

La señora MATTHEI.- Excúseme, señor Presidente. Si al comienzo se dijo que los artículos que no hubieran sido objeto de indicaciones o que se acogieron por unanimidad en la Comisión se darían por aprobados y no requerirían del pronunciamiento de la Sala, quiero pedir que no rija ese criterio. Es decir, que podamos pedir votación de cualquier precepto, aun cuando venga aprobado por unanimidad. En ese entendido prestamos nuestra anuencia en la votación en general.

La señora FREI (doña Carmen).- Y en el entendido de que se puede dividir la votación de algún artículo.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Por supuesto, señora Senadora.

--Se aprueba en general el proyecto, dejándose constancia, para los efectos del quórum constitucional exigido, de que se pronunciaron por la aprobación 29 señores Senadores.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor PARRA.- Señor Presidente, entramos al despacho en particular. Yo estaba inscrito, y ya mi intervención no tendría sentido porque se aprobó en general el proyecto. Así que procedamos a la discusión en particular.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Perdón, voy a ofrecer la palabra al señor Ministro, y a continuación formularé una observación.

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, por su intermedio deseo explicar a la Honorable señora Carmen Frei y al resto de los señores Senadores que hoy día los inspectores fiscales cuentan con atribuciones para operar aparatos de registro de infracciones. Lo único que queremos es que tanto ellos como Carabineros las mantengan; no así los inspectores municipales.

Gracias, señor Presidente.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Consulto a los señores Senadores que se encuentran inscritos si persisten en su deseo de hacer uso de la palabra.

El señor PARRA.- Señor Presidente, solicito que se voten separadamente las letras e) y f) del artículo 1º; y cuando llegue el momento, intervenir para fundamentar mi voto negativo.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Así se procederá, Su Señoría.

Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, manifestaré brevemente mi satisfacción por el acuerdo que alcanzó la Comisión en este aspecto.

El espíritu de los Parlamentarios de la Cámara de Diputados y del Senado era eliminar el funcionamiento de fotorradars debido al uso perverso que se les dio por parte de muchos señores alcaldes. Espero que en el futuro este procedimiento no nos enfrente a la actuación de un solo “gran alcalde” que coloque muchos fotorradars buscando igualmente el financiamiento de las municipalidades.

Creo que la operación de los mencionados aparatos debe estar a cargo de Carabineros, que nos da plena confianza. Los equipos tienen que ser operados por ese personal policial, y no en forma automática como hasta ahora. Es decir, no con una cámara que está ahí, trabajando en forma mecánica. Al contrario, entendemos que actuará como operador de ella un carabinero, con el carácter de ministro de fe en el parte que se va a cursar.

Sobre eso han versado las observaciones de los Senadores señora Carmen Frei y señor Moreno, en el sentido de dudar en algún grado de la actuación de los inspectores fiscales. Personalmente también tengo mis aprensiones, y por eso solicito la votación separada de la norma correspondiente.

Deseo también dejar constancia de mi complacencia por el aumento de las velocidades permitidas. A pesar de las nuevas autopistas con que hoy día contamos, y de la calidad de los vehículos modernos que llegan al país, con capacidad para desplazarse a 200 ó 220 kilómetros por hora, aún estamos limitados a 100. En consecuencia, es a mi juicio absolutamente pertinente el aumento de las velocidades permitidas, manteniendo para los vehículos pesados el límite de 90 kilómetros por hora y otras restricciones ya señaladas.

Con respecto a la fijación de máximos de velocidad, debemos recordar que el Ministerio de Obras Públicas tiene hoy la facultad para autorizar, en autopistas, velocidades de hasta 120 kilómetros por hora. Sin embargo, se ha requerido muchas veces su autorización para desplazarse hasta ese límite, y ello se ha denegado. Por eso es que ahora, por la vía legal, estamos haciendo uso de tal derecho.

Votaré favorablemente el proyecto.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Se encuentra inscrito para usar de la palabra el Honorable señor Boeninger.

Renuncia a su turno.

Tiene la palabra el Senador señor Espina.

El señor ESPINA.- Señor Presidente, soy partidario de que no existan los fotorradars. Y con toda claridad explicaré las razones.

La discusión sobre el empleo de tales instrumentos debe remitirse necesariamente a determinar por qué se instalan. Creo sinceramente que no es con el objeto de inhibir las infracciones del tránsito, sino con el de recaudar plata que pueda destinarse luego a distintos fines: o a las municipalidades, como se ha planteado; o al Fondo Común Municipal, según lo han propuesto las autoridades de Gobierno, lo que en todo caso me parece más razonable que destinarla directamente a los municipios.

Los fotorradars no deberían existir, a mi juicio, porque es de la esencia de un sistema de infracciones el que actúe un ministro de fe. Ese ministro de fe (que en este caso es Carabineros de Chile), no obstante estar en apariencia cometándose un infracción, determina si se dan las condiciones, en el contexto en que ello ocurra, para que la persona sea citada a un tribunal, o no. Para eso existe la formación policial. En algunos casos será acertada; en otros, no funcionará adecuadamente.

Es diferente lo que sucede con una persona que conduce a exceso de velocidad en una situación de emergencia, como lo haría al transportar a un accidentado; o al realizar una maniobra brusca para evitar un accidente y adelantar a exceso de velocidad; o incluso si en un momento dado ignora una luz roja, cuestión que en el hecho va a evaluar el ministro de fe, que es un policía; es diferente esto, digo, del solo empleo de un fotorradar, junto al cual está el policía por algún tiempo, porque carece de injerencia alguna en cuanto a que se curse o no la infracción.

Entonces, como bien me apunta el Senador señor Prokurica, no habría ninguna diferencia con las llamadas “pistolas”.

Los fotorradars, en su esencia, constituyen un mecanismo que distorsiona la forma cómo deben cursarse infracciones. Por lo tanto, a mi juicio no se justifican; no existe estudio serio alguno que nos diga cómo han disminuido las infracciones de tránsito en los lugares en donde se han instalado aquellos instrumentos.

Finalmente, cuando llega la citación al tribunal, varias semanas o meses después, ¡vaya alguien a explicar al juez si vivió una situación excepcional que lo obligó a infringir una norma!

Este sistema, del todo ajeno a cualquier análisis que hace el ministro de fe –que para eso existe: para certificar las circunstancias del caso-, en mi opinión no se justifica, ni muestra rentabilidad objetiva en lo que realmente corresponde: lograr que haya menos accidentes de tránsito.

En segundo lugar, respecto del financiamiento, en caso de que esto se aprobara y operaran los fotorradars (algunos de nosotros votaremos en contra de los artículos pertinentes), lo que ocurre en la práctica es la tendencia perversa: si los municipios van a recibir los recursos, el incentivo no radicará en instalarlos donde sea justo, sino donde se pueda lograr mayor recaudación, y de la manera que resulte más sorpresivo para quien conduce un vehículo. Se van a instalar en los lugares en donde, por circunstancias geográficas, de tránsito u otras, resulte una tendencia más fácil el excederse en cinco o diez kilómetros por hora.

Por eso me parece mucho más razonable que las recaudaciones vayan al Fondo Común Municipal, que es un mecanismo de redistribución hacia las comunas pobres.

Terminaré relatando que hoy en la mañana, al conversar con el Subsecretario señor Vidal, le planteaba -en una materia que según entiendo es de la competencia de las autoridades de Gobierno- que si finalmente se van a implantar los fotorradares y a decidir el destino del producto de las multas, ¿por qué no favorecer con ello a las 70, 80 ó 90 comunas más pobres de Chile? Ésas son las que hoy día muestran los mayores déficit económicos en el país. Se trata de localidades en donde normalmente no hay un número de vehículos que justifique la instalación de un fotorradar, por lo que, a la larga, los recursos con que cuentan son mínimos. La diferencia de fondos que existe entre los municipios que reciben aportes del Estado, y los más pobres, que no los reciben, es enorme. Las comunas más modestas disponen de muy pocos recursos. Ello no justifica que el Gobierno no tenga que hacer inversiones en ellas; estamos hablando de otro aspecto. Lo que estoy sugiriendo, y que he solicitado en su momento al señor Subsecretario, es que se nos diga si es posible, en caso de que finalmente logran mantenerse los fotorradares, que se destinen los recursos a la categoría de las comunas más pobres del país.

Señor Presidente, mis excusas, porque me había pedido una interrupción el Senador señor García, a quien se la concedo con la venia de la Mesa.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Puede usar de la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.-¡Muchas gracias!

En mi opinión, aquí se ha perdido la confianza en el sistema de los fotorradares. La gente sabe que tales aparatos no son instalados como una manera de regular la velocidad en el tránsito, sino de obtener dinero.

Excusen Sus Señorías lo que voy a decir: lo mismo que es válido para los alcaldes en cuanto a que instalan fotorradares para un mayor financiamiento municipal –sin lugar a dudas con algunas excepciones, porque siempre las hay-, también lo es para el Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, pues

quienquiera que ejerza este cargo se encuentra permanentemente presionado para conceder mayores recursos a las corporaciones edilicias.

Entonces, con la misma lógica yo podría suponer que el día de mañana el Subsecretario de Desarrollo Regional, después de conversaciones con el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, procedan a instalar fotorradars con el propósito de aumentar la recaudación para el Fondo Común Municipal y tener más dinero para los municipios, respondiendo, así, a la demanda de ellos de mayores recursos.

¿Por qué no, si pensamos que lo hacen los alcaldes? ¿Por qué no lo podría hacer, repito, un Subsecretario de Desarrollo Regional que permanentemente está siendo acosado en demanda de mayores recursos para los municipios?

Además, hay aquí un interés fiscal, porque el 18 por ciento de la recaudación de los partes va al SENAME. Por tanto, es evidente que son menores los recursos que después debe poner la caja fiscal para el buen funcionamiento del Servicio Nacional de Menores. Así que, como digo, también hay un interés fiscal.

El señor PIZARRO.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

El señor GARCÍA.- No puedo concederla, pues ya estoy haciendo uso de una, Honorable colega.

El señor PIZARRO.- Sólo quería resaltar bajo qué circunstancias especiales se pueden...

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Ruego a los señores Senadores dirigirse a la Mesa.

Puede continuar el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, al poner término a mis observaciones, quiero decir que, bajo esas circunstancias, prefiero que no se instalen fotorradars.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Recupera su derecho el Senador señor Espina.

El señor ESPINA.- Señor Presidente, no tengo ningún inconveniente en dar una interrupción al Senador señor Pizarro.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, desgraciadamente no tengo a mano el decreto que regula la instalación de los fotorradars, porque fruto del debate pareciera que la instalación de un fotorradar es un acto absolutamente arbitrario, por parte de un alcalde, del funcionario de turno, del subsecretario o de quien sea. Y en verdad en ese cuerpo legal se reglamenta precisamente en qué circunstancias, en qué zona, por qué razones y por qué argumentos puede instalarse un fotorradar. Normalmente, tiene que ver con zonas donde se produce enorme cantidad de accidentes. No sé si el Senador señor Novoa dispone en estos momentos de los antecedentes del caso; pero pienso que no es llegar e instalar fotorradars. Ésta es la razón de fondo por la cual no se puede producir arbitrariedad en esta materia. No es que se ponga de acuerdo el Subsecretario con tal o cual persona para decir: “Miren, aquí vamos a llenar de fotorradars”. No es así.

Yo pedí recién al señor Subsecretario una copia de ese decreto, el cual acota bastante el problema. Ahí están las razones que justifican a los fotorradars como instrumentos técnicos eficientes para inhibir conductas de quienes conducen vehículos de cualquier tipo en zonas peligrosas por el mayor riesgo de accidentes existentes en ellas, etcétera.

Entonces, solicito que no exageremos el argumento, porque, en caso contrario, nos vamos a formar un juicio equivocado y, por último, contribuir a que un instrumento eficaz y que se usa en todas partes del mundo para inhibir conductas inadecuadas y contribuir a respetar las reglas del tránsito, quede fuera de la legislación y de la operatividad de quienes tienen que velar por la seguridad de peatones y conductores.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Quiero hacer una proposición a la Sala. Hay todavía tres inscritos, pero me parece que para seguir una secuencia lógica deberíamos entrar a la discusión particular del proyecto.

El señor MORENO.- Señor Presidente, yo sugeriría no avanzar en el debate con la premura que Su Señoría quiere, porque, como todos podemos presenciar, algunos señores Senadores han salido de la Sala y, por lo tanto, se corre el riesgo de no alcanzar el quórum necesario. En consecuencia, sugiero que se siga adelante con los discursos y que mañana se vote en particular.

La señora MATTHEI.- En ese caso el proyecto no alcanza a pasar a la Cámara de Diputados, señor Senador.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Hay un problema de tiempo.

El señor PIZARRO.- Hay que despacharlo ahora. Llame a votación, señor Presidente.

Mientras tanto pueden completarse los discursos y, una vez cumplido el quórum, procedemos a las votaciones.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Entonces, entraríamos a la discusión y votación en particular.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, como responsable del proyecto estoy preocupado porque aparentemente no ha sido suficiente el debate respecto de diversas materias tratadas en las Comisiones y sobre las cuales los señores Senadores tienen dudas. Para nosotros es muy importante aclararlas.

Si el proyecto que se despache tiene problemas serios, el Ejecutivo va a tener que vetarlo, por lo que va a demorar igual la puesta en vigencia de la norma. Por ello, me permito sugerir que se vote mañana, sin perjuicio de que continúe el debate actual, a fin de aclarar posiciones, y aunque quede pendiente el trámite en la

Cámara. En lo personal, espero hacer claridad respecto de todos los artículos y que el proyecto salga en forma consensuada del Senado.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- ¿Habrá acuerdo de la Sala para votarlo mañana?

El señor ROMERO.- A las 4 de la tarde, señor Presidente.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Bien, se votará mañana en primer lugar del Orden del Día.

Se continuará con el orden de los inscritos.

Tiene la palabra el señor Vidal.

El señor VIDAL (Ministro del Interior subrogante).- Señor Presidente, en el debate se han hecho observaciones que sería interesante precisar y que dicen relación a la parte del proyecto vinculada al Fondo Común Municipal. El Senador señor Núñez hizo una pregunta directa y me parecería también importante responderla.

El año pasado -y sabemos que, como señaló la Senadora señora Matthei, estas cosas pueden cambiar, pero es un buen referente tener el dato general-, por concepto de multas de tránsito, los municipios recaudaron 30 mil millones de pesos, suma a la que debe descontarse el 18 por ciento que, según una ley anterior, debe ir al Servicio Nacional de Menores. En consecuencia, estamos hablando de un universo aproximado de 25 mil millones de pesos por el conjunto de multas de tránsito. De esos 25 mil millones de pesos el proyecto del Gobierno sólo destina al Fondo Común Municipal el 14,6 por ciento, correspondiente a las multas por exceso de velocidad, según la idea original del Gobierno que no se aprobó por falta de quórum en la Cámara.

En consecuencia, desde el punto de vista de la reivindicación municipal, de los alcaldes, de la idea de que el traslado de las multas desde el municipio a ese fondo implicaba un déficit para la mantención de la estructura de jueces de policía local, los números no resisten ese análisis.

En consecuencia, desde el punto de vista de los números, cuando el Gobierno sostiene que las multas por velocidad -sólo las referidas a fotorradars- vayan al Fondo Común Municipal, estamos hablando de una cifra que equivale a un tercio de lo que se recauda por el conjunto de multas por velocidad detectadas por el fotorradar, la pistola y por otros instrumentos usados por Carabineros para detener un automóvil en carreteras por exceso de velocidad. O sea, de los 4 mil 600 millones de peso en el año 2001, que es la suma de multas por velocidad, estimamos que el fotorradar equivale a un tercio.

El sentido de esta norma es precisamente lo que algunos de los señores Senadores han argumentado y que es el fundamento de la decisión tomada por el Parlamento prácticamente en forma unánime en el mes de enero de este año cuando se decidió suspender por 120 días la aplicación de este instrumento.

El sentido es que el uso del tal aparato se mantenga, ya que, según las cifras y de acuerdo a los técnicos del Ministerio de Transportes, tiene experiencia internacional y nacional, ha resultado efectivo para disminuir la tasa de accidentes. Lo lamentable sería descartar tal instrumento por haberse hecho mal uso de él.

Entonces, lo primero que debe decidirse es la permanencia del instrumento en cuestión.

En segundo término, para desvincularlo del potencial foco de corrupción -recalco "potencial"-, debe ser operado por Carabineros de Chile. Por lo tanto, queda despejado el segundo problema.

En tercer lugar, para que se evite el potencial elemento de corrupción entre los municipios al momento de determinar las velocidades límites y el emplazamiento de un fotorradar -sin que se instale cada 30, 50 ó 60 metros, como trampa-, que sea el Ministerio de Transportes el que decida su ubicación, de acuerdo con niveles de accidentabilidad.

Hasta aquí vamos bien. Se mantiene el instrumento -no se vende el "sofá", para ejemplificarlo mejor-; segundo, lo opera Carabineros de Chile; tercero...

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Excuse, señor Ministro. El Honorable señor García le solicita una interrupción.

El señor VIDAL (Ministro del Interior subrogante).- Con gusto, señor Presidente.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor García.

El señor GARCIA.- Quiero preguntar al señor Subsecretario –a quien agradezco su gentileza- en qué consiste que Carabineros opere el instrumento, porque todos sabemos que una de las características del fotorradar es que opera automáticamente. ¿Qué significa, entonces, que lo opere Carabineros? Lo pregunto porque a lo mejor eso puede clarificar un poco el tema.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Puede continuar el señor Ministro.

El señor VIDAL (Ministro del Interior subrogante).- Señor Presidente, el fundamento de esa parte del proyecto es el que sigue.

¿Cómo funcionaba antes el sistema? Todos lo sabemos. ¿Qué significa ahora que Carabineros opere y administre? Que no lo hará ninguna empresa privada y que el asunto no queda vinculado directamente a los municipios. Para decirlo fácil, si el Ministerio de Transportes detecta que en cierta curva de una carretera que pasa por determinada comuna ocurren muchos accidentes, se instala ahí una máquina registradora o fotorradar. Y Carabineros lo administra; no una empresa. Carabineros cursa el parte vía registro al juzgado de policía local de la comuna respectiva. Ése es el sentido que tiene, para nosotros, operar y administrar.

Pero quisiera cerrar el círculo de mi argumentación.

Es un avance que el fotorradar permanezca. Es un avance que lo opere Carabineros. Es un avance que la localización del instrumento no sea producto de la arbitrariedad de un municipio cualquiera, sino que obedezca a determinaciones

técnicas. Sin embargo, para cerrar el círculo, lo que falta es impedir que la infracción registrada por el fotorradar vaya directamente al municipio con tuición del lugar en que ella fue cometida.

Como algunos señores Senadores han argumentado que las multas correspondientes a partes sacados con pistolas no van al Fondo Común Municipal, quiero decir que el Ejecutivo recoge esa observación. Al respecto, quiero recordar que su proyecto original establecía que el total de las multas por exceso de velocidad debía destinarse a dicho fondo. Entendíamos que incorporar el fotorradar y excluir el resto de los sistemas de registro puede producir el desplazamiento del potencial abuso, desde el fotorradar a la pistola o al pito en el camino. Pero eso no es posible, porque, políticamente, la Cámara rechazó esa línea de argumentación.

Finalmente, señor Presidente, en algunos planteamientos se encuentra subyacente el tema del Fondo Común Municipal, y no sólo a propósito del presente proyecto, sino también de otras iniciativas. Pues bien, el Fondo Común Municipal es recaudado y distribuido según una ley aprobada por el Parlamento. Y se distribuye de la siguiente manera: 90 por ciento, por equidad; 5 por ciento, por gestión, y otro 5 por ciento, por emergencia. El ciento por ciento del Fondo Común Municipal se recauda y distribuye por ley. No existe el más mínimo espacio para la arbitrariedad.

En consecuencia, sostener -como subyace en algunos argumentos- que en el hecho de que las platas vayan al Fondo Común Municipal habría también un potencial abuso, es, sencillamente, desconocer la ley que rige la materia.

Después de lo que pasó en la Cámara de Diputados, el Ejecutivo repuso en el Senado una indicación para que sólo las multas por infracciones registradas mediante fotorradares fueran al Fondo Común Municipal.

Pensamos que si el instrumento es operado por Carabineros; si su localización se determina en forma técnica, y si la recaudación obtenida por esta vía

se destina al Fondo Común, se cierra un círculo defensivo que precave a los ciudadanos automovilistas de un potencial abuso.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Parra.

El señor PARRA.- Señor Presidente, entiendo que el que se continúe ahora el debate general tiene por objeto evitar mañana las discusiones y entrar exclusivamente a las votaciones.

Por esa razón, me voy a permitir hacer algunas consideraciones que abarcan los distintos aspectos del proyecto.

Ante todo, quiero dejar constancia de mi pesar por la forma como estamos legislando en este asunto. Creo que en pocos temas el Congreso Nacional ha cosechado tanta crítica ciudadana como en los proyectos sobre esta materia, despachados el año recién pasado. Ahora, una vez más, estamos legislando contra el reloj, con el riesgo cierto de incurrir en errores que, con justicia, se nos pueden representar en el futuro. Sin duda, no es bueno proceder de esta manera, porque eso impide el debido cumplimiento de las funciones que corresponden, por lo menos a este Poder del Estado.

La esencia del proyecto, señor Presidente, es lo relativo al uso de fotorradars y a que éstos no sean operados por funcionarios municipales. Se trata de una cuestión muy simple que, sin embargo, se ha complicado en este trámite debido a la introducción de materias que tienen que ver con las velocidades máximas autorizadas, con la gradación de las contravenciones a la norma que las fija y, además, con el destino de las multas originadas en las infracciones cursadas por exceso de velocidad.

Respecto del primer punto, entiendo las razones del Ejecutivo, que acaba de entregar en forma bastante clara el señor Ministro del Interior, y respaldo la iniciativa. Considero necesario contar con instrumental técnico avanzado para

controlar, de manera eficaz y oportuna, la observancia de las reglas del tránsito. La seguridad ciudadana lo hace indispensable.

En cuanto al tema de las velocidades máximas, incorporado en el Senado, hago presente que también votaré a favor la letra d) del artículo 1º, en el entendido de que no afecta la vigencia del artículo 151 de la Ley del Tránsito, como aquí se aclaró. Creo que en este ámbito no debe haber normas rígidas, comunes, de general aplicación. Por el contrario, me parece que materias como las atinentes al tránsito o las relativas a vialidad urbana, donde se dan realidades diametralmente distintas, deben ir siendo transferidas a los municipios. No es lo mismo una ciudad cuyas necesidades han sido bien atendidas, habitualmente con recursos del poder central (como Santiago, que cuenta con avenidas de dos y tres pistas y con pasarelas peatonales cada 150 ó 200 metros), que otra con estrechas callejuelas, con tránsito congestionado y difícil y donde la seguridad peatonal no está debidamente resguardada.

Por eso, una norma común que no tenga un grado apreciable de flexibilidad, no puede ser eficaz. Creo que es dable esperar que en el futuro el artículo 151 sea utilizado por Vialidad y por los municipios con más frecuencia de lo que ha sido hasta ahora.

Sin embargo, votaré en contra de las proposiciones contenidas en las letras e) y f) del artículo 1º del proyecto en estudio. La primera tiene por objeto eliminar el carácter de contravención gravísima con que se sanciona a quienes exceden hoy las velocidades máximas fijadas por ley, y la segunda establece un margen de tolerancia de cinco kilómetros por hora. El hecho de superar la velocidad permitida dentro de ese rango elimina la contravención o la reduce, de acuerdo con el grado que ella alcance. Luego, conforme a la norma propuesta, se establece una escala para los efectos de la calificación y penalidad de la infracción. Esta última

puede ser leve, grave o gravísima, según el exceso de velocidad por sobre el máximo permitido.

Lo anterior me parece no sólo engorroso e inconveniente, sino que además constituye una señal que puede inducir a los automovilistas a pensar que las velocidades máximas autorizadas son justamente las que están en el extremo. Es decir, 140 kilómetros por hora, más el margen de tolerancia. Evidentemente, ello compromete de manera muy grave no sólo la seguridad de los conductores, sino también la de los peatones.

En los últimos años, Chile ha tenido un progreso vial espectacular. Hoy nuestras carreteras son –particularmente la antigua Carretera Panamericana- un lujo para el país. Pero no podemos pasar por alto el hecho de que esas vías carecen de mecanismos de resguardo. Cada vez son más frecuentes los accidentes producidos por el cruce de animales en vías que no están debidamente protegidas para esa contingencia.

Por eso, considero inconveniente derogar el número 3 del artículo 197, y, si se mantiene, dejaría absolutamente sin sentido el artículo 200 bis propuesto.

En cuanto al tema del Fondo Común Municipal, me voy a permitir por tercera vez llamar la atención del Senado sobre un hecho que me parece de la mayor importancia. El único argumento que pueden invocar las municipalidades para pretender que el ingreso por multas originadas en infracciones a la Ley de Tránsito tenga como destino la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción es la existencia en ella del aparato jurisdiccional que juzga y sanciona las infracciones: el juzgado de policía local.

Dichos tribunales –con los cien que se crearon el año pasado- existen hoy prácticamente en el ciento por ciento de las comunas del país. Es hora de que los juzgados de policía local salgan de la esfera municipal, dejen de pertenecer a

estas entidades y se incorporen a la estructura judicial. A partir de ese momento, el destino de lo recaudado por las multas impuestas debiera ser las arcas fiscales o eventualmente el Fondo Común Municipal.

En estos días, se ha abierto una polémica, por ejemplo, respecto de la penalización de la embriaguez, norma contemplada en la adecuación del sistema legal a la reforma procesal penal. Y de nuevo ha surgido con claridad algo que advertimos en su minuto. El Ministerio Público y los Juzgados de Garantías están francamente atochados por el conocimiento de contravenciones que aparecen en nuestra legislación tipificadas como faltas, en circunstancias de que en rigor debieran ser de competencia de los juzgados de policía local. Sin embargo, para ello se requiere sin duda dar un paso mayor: insertar dichos tribunales en la organización judicial chilena.

Ahora, si bien es cierto que los juzgados de policía local son de costo municipal, no puede desconocerse el hecho de que el personal de Carabineros de Chile –encargado de detectar y cursar las infracciones y hacer las denuncias correspondientes- es de costo fiscal. Por lo tanto, el destinar parte de esos recursos al Fondo Común Municipal, como propone el proyecto, me parece plenamente justificable.

Finalmente, deseo llamar la atención sobre otro punto. El año pasado la Sala conoció, en primer informe, el proyecto de reforma integral de la Ley de Tránsito, el que posteriormente fue devuelto a Comisión para su reestudio. En mi opinión, la materia que hoy nos ocupa era más propia de esa iniciativa y de un debate tranquilo y sereno, pero no confundida con normas de contingencia, que son las que explican que estemos legislando con urgencia calificada de "discusión inmediata".

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Ávila.

El señor ÁVILA.- Señor Presidente, tengo la impresión de que a medida que avanza el debate más se obscurece el fondo del problema.

Creo que el esfuerzo legislativo debe estar dirigido a cómo sustraer los ingresos por concepto de multas del interés particular de cada municipio. Ése es el punto.

Con el proyecto en debate, estamos anulando o inhibiendo la acción de uno de los mecanismos con los cuales las entidades edilicias consiguen recursos para sí. Pero –como se ha mencionado aquí- quedará potenciado otro: el de las “pistolas”. Entonces, saldremos de la era de los fotorradars y entraremos a la de las “pistolas”.

Los fondos que se dejaron de recaudar por dicho concepto serán suplidos por la intensa aplicación de este otro mecanismo, dado que los diversos municipios han incorporado a sus presupuestos los ingresos provenientes de las faltas que cometen los conductores de vehículos motorizados.

Por lo tanto, en las municipalidades nunca habrá particular interés en que se respete la ley. Por el contrario, la infracción es la que rinde frutos. De ahí que es preciso buscar métodos más sutiles y eficaces para pesquisar las faltas que permitan cubrir las proyecciones presupuestarias de cada municipio.

Señor Presidente, ignoro si a partir de la iniciativa en estudio es posible eliminar este sistema, en esencia, perverso. Si no fuere factible, la aprobación de un proyecto como el que nos ocupa, no sólo no resolverá el problema que se pretende superar, sino que lo agravará con el potenciamiento que experimentará un mecanismo análogo, como son los instrumentos portátiles con los cuales Carabineros o los inspectores miden la velocidad de los vehículos.

Deseo saber, señor Presidente, si mediante una indicación al proyecto es posible salvar el aspecto que he señalado.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Arancibia.

El señor ARANCIBIA.- Señor Presidente, he escuchado con atención los distintos planteamientos que se han formulado aquí.

Lamentablemente, llego a la etapa del discurso –como se dijo- y no del debate. Independiente de ello, deseo expresar algún pensamiento que me ha surgido de lo que aquí se ha planteado.

Me parece que hemos tenido una suerte de desviación, porque la atención preferencial del debate ha apuntado hacia dónde van las platas, cómo evitamos la corrupción, quién controla el sistema, quién distribuye, etcétera, cuando el tema de fondo –los fotorradars- debiera estar orientado a lograr una mejoría en los aspectos de seguridad del tránsito. Ése es el propósito de la tecnología que se está tratando de aplicar y que se ha discutido largamente.

Tengo la impresión de que la reacción popular muy negativa que se produjo al implementarse por primera vez el uso de tales instrumentos, obedeció al hecho de que se efectuó de tal manera que no estaba listo el resto del sistema que respaldaría esta iniciativa tecnológica para hacerla racional. Y se prestó para abusos o cualquier otra consideración que Sus Señorías puedan imaginar.

Si tenemos en mente que el objetivo es mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito, debiéramos esforzarnos por crear la “señalética” correspondiente según la normativa en vigor para instalar discos “PARE”; establecer medidas de seguridad; fijar velocidades en la ciudad, en carretera y en otras partes, y nombrar la autoridad específica -como está dispuesto- que imponga y haga efectivas estas normas, a fin de que la ciudadanía tenga la tranquilidad de que este sistema funcionará para su seguridad y no para vaciarle los bolsillos.

Aquí hay un tema perverso. Es decir, estamos discutiendo sobre cómo le sacamos dinero a los conductores, hacia dónde van esos recursos y cómo se

distribuyen; cuando, en realidad, el objetivo del proyecto es que haya menos accidentes. Insisto en ese punto.

En consecuencia, debemos tener un sistema en el que la velocidad máxima la fije la autoridad que corresponda según la reglamentación vigente, y que se diga claramente 60, 80, 100 ó 120 kilómetros por hora, y, además, que sobre la señalización se ponga un objeto o algo luminoso que no pase inadvertido para el conductor. Y entonces cabe la posibilidad de que la velocidad de los vehículos se mida con fotorradar, con “pistola” o mediante cualquier otro sistema.

Deseamos que en el tramo en que se fija determinada velocidad por razones técnicas, los vehículos la respeten y no la excedan. En cambio, aquí estamos preocupados de que de fotorradares se pase a “pistolas”. No importa que existan millones de “pistolas” y fotorradares –perdón por ir contra la corriente y no concordar con muchos de los planteamientos de Sus Señorías- si queremos que las velocidades se mantengan de acuerdo con un informe técnico y con la “señalética” colocada adecuadamente.

Ruego que centremos la discusión en el objetivo último del proyecto. Entiendo las suspicacias. ¿Cómo no las voy a entender a estas alturas? De todos modos, no nos podemos desviar del fin principal a que hice mención, pues de todas las argumentaciones que he escuchado en esta ocasión, el tema de la seguridad ha estado casi ausente.

Muchas gracias.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Solicito el asentimiento de la Sala para prorrogar el Orden del Día, con el objeto de escuchar a los dos últimos oradores inscritos, y votar el proyecto, en particular, en la sesión de mañana.

--Así se acuerda.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor ETCHEBERRY (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, el artículo 151 de la Ley de Tránsito establece que “Las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad en las zonas rurales, en casos excepcionales, por razones fundadas y previo estudio elaborado de acuerdo a los criterios que contemple el Manual de Señalización de Tránsito para la determinación de las velocidades máximas, podrán aumentar o disminuir los límites de velocidad establecidos en esta ley, para una determinada vía o parte de ésta.

“Las modificaciones a que se refiere el inciso anterior deberán darse a conocer por medio de señales oficiales.”.

Para dar cumplimiento a esas disposiciones existen los decretos supremos N° 250, de 2000, y N° 20, de 2001, donde se regula el tema de las señalizaciones.

Gracias.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Horvath.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, en primer lugar, deseo referirme al problema de las señales. No hablaré de “señalética”, porque me parece una palabra un tanto siútica que ni aparece en el Diccionario de la Lengua Española.

Estimo que carecemos de señales normales y comunes para todo el país, ni tampoco existe una identidad de ellas en las regiones, sino, más bien, estamos ante una situación que puede ser de carácter caótico.

Los trabajos que se realizan en las vías públicas de las ciudades y los pueblos son algo de común ocurrencia. Hoy día es normal y habitual encontrarse con esas obras. Antes era esporádico, una vez al año o cada tres.

Por lo tanto, en estas faenas hallamos un conjunto de señales, algunas de color naranja que varían con cierta dinámica, lo cual aumenta el riesgo de que un conductor se pierda o sufra un accidente de tránsito. Luego, ha surgido una serie de

señales azules que corresponden a las vías concesionadas o a las nuevas autopistas, las cuales también poseen características distintas. Y existen las tradicionales señales de vialidad de color verde. Si a esto agregamos las urbanas, las municipales y los anuncios publicitarios, los conductores de vehículos están sometidos a un alto nivel de estímulo visual que les exige un proceso de comprensión muy excesivo.

Dentro de las llamadas leyes de la psicofísica -quien desee estudiarlas con más detalle puede revisar la ley Weber-Fechner-, rige una norma según la cual una persona que se halla expuesta a demasiados estímulos puede llegar a un estado de poca sensación; o sea, prácticamente pierde la capacidad de conciencia.

Por lo tanto, sugiero al señor Ministro del ramo que se efectúe una labor sistemática en el país para enfrentar lo relativo a las señales de tránsito.

En segundo término, carece de sentido el que los funcionarios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se involucren en una suerte de competencia o de trabajo paralelo con Carabineros de Chile. Lo que sí resulta aconsejable es que el personal de dicha Cartera pueda asesorarlos en determinadas funciones como, por ejemplo, en el estado y correcto funcionamiento de los vehículos, pero -repito- no tiene sentido que realicen labores paralelas.

En cuanto a los instrumentos automáticos, me parece que éstos pueden transformarse en un pésimo precedente. Es decir, pasan a ser una especie de instrumentos-sujetos que determinan por sí mismos la existencia de una falta, cuando en realidad la idea apunta a que exista un objeto que ayude a un sujeto.

Pienso que estamos frente a una situación que puede transformarse en un precedente muy negativo. El día de mañana -no es necesario tener exceso de imaginación, basta ver las películas o leer los libros de George Orwell- se podría filmar una red caminera completa y después un funcionario establecería si hubo falta o delito. A mi juicio, este camino nos lleva por la peor vía.

Por lo tanto, en ese sentido, debemos votar derechamente en contra del sistema de fotorradars; sin que ello signifique que rechazo la existencia de áreas de radares o instrumentos que ayuden a los sujetos.

En caso de que la iniciativa prospere, no sólo en el ámbito de la instalación de los fotorradars, sino también en lo referente a los ingresos por faltas o contravenciones a la Ley de Tránsito, quiero señalar, en general, que las multas no constituyen ingresos de la nación que puedan contabilizarse en forma fija, sino que son el resultado de una falta o un delito; ni tampoco es posible considerarlas impuestos.

En consecuencia, los Parlamentarios tenemos iniciativa en cuanto a esta materia para definir el destino de las multas. Este punto debería aclararse a la Mesa en determinado momento, para que las indicaciones que presentemos no sean declaradas inconstitucionales.

Ha quedado en evidencia que el municipio no puede recibir los dineros provenientes de las multas cursadas en un área donde el mismo establece las reglas del juego, porque esa práctica desvía la natural transparencia del sistema.

El Fondo Común Municipal tiene un carácter más solidario. Sin embargo -y el señor Subsecretario concordará al respecto-, constituye un sistema que debe ser perfeccionado, pues de hecho no refleja las enormes diferencias que existen entre los municipios.

Si uno revisa los indicadores del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, encontramos enormes abismos entre una comuna como Vitacura y la de Ranquil. Es como comparar -con todo respeto- un país desarrollado con uno perteneciente a África, donde existen muchos problemas.

Ésas son las características de nuestro país. Y el Fondo Común Municipal no está reflejando esa realidad.

Por lo tanto, vamos a presentar una serie de indicaciones, previa consulta con el Ejecutivo, para que lo planteado pueda prosperar y tenga un destino bastante más transparente.

Finalmente, me parece una idea positiva el aumento de las velocidades. El país cuenta con vías que en gran medida lo permiten. Y en aquellas donde no sea posible, obviamente, habrán de señalizarse las restricciones del caso.

He dicho.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Los restantes señores Senadores inscritos renunciaron a hacer uso de la palabra.

Por lo tanto, conforme a lo acordado, en la sesión de mañana iniciaremos la discusión particular.

Terminado el Orden del Día.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

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

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Se les dará curso en la forma reglamentaria.

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

Del señor CANESSA:

Al señor Ministro Secretario General de Gobierno, sobre CAMBIO DE EMBLEMA NACIONAL (reiteración de oficio; cambio de destinatario).

Del señor ESPINA.

A Su Excelencia el Presidente de la República, referente a
AUTORIZACIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE DEUDAS POR SERVICIOS
BÁSICOS Y CRÉDITOS UNIVERSITARIOS.

Del señor HORVATH:

A la señora Ministra de Defensa Nacional, solicitándole información
acerca de consideraciones tenidas en vista para SUSCRIPCIÓN DE
CONVENCIÓN DE OTTAWA SOBRE MINAS ANTIPERSONALES; al señor
Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, pidiéndole la SUSPENSIÓN DEL
USO DE TACÓGRAFO EN CIUDADES CON MENOS DE 100 MIL
HABITANTES, y al señor Subsecretario de Pesca, planteándole SOLUCIONES
PARA PROBLEMAS DE PESCADORES ARTESANALES DE UNDÉCIMA
REGIÓN.

Del señor MORENO:

Al señor Ministro de Obras Públicas, solicitándole RECURSOS
PARA CONSTRUCCIÓN DE PUENTE SOBRE RÍO CACHAPOAL, y al señor
General Director de Carabineros, pidiéndole MANTENCIÓN DE RETÉN EN
IDAHUE (ambos de la Sexta Región).

Del señor STANGE:

Al señor Intendente de la Décima Región, concerniente a ENERGÍA
ELÉCTRICA PARA COMUNA DE COCHAMÓ (DÉCIMA REGIÓN).

El señor CANTERO (Vicepresidente).- En Incidentes, el primer turno corresponde al
Comité Institucionales 1, que no intervendrá.

El Comité Institucionales 2 cedió su tiempo al Honorable señor Viera-Gallo.

Tiene la palabra Su Señoría

DESPENALIZACIÓN DEL CONSUMO DE ALCOHOL EN VÍA PÚBLICA

El señor VIERA-GALLO.- Señor Presidente, a raíz de la aprobación por el Parlamento de un proyecto de ley sobre normas adecuadoras a la reforma procesal penal, se ha suscitado en la opinión pública un debate en torno a la despenalización del consumo de alcohol en la vía pública.

Fue “El Mercurio” el que puso el tema en el tapete, y desde que lo hizo se ha producido respecto de él una discusión bastante distorsionada, en mi concepto.

En primer lugar, creo importante señalar que el alcoholismo es una de las principales plagas sociales que afectan a nuestro país; de eso no cabe la menor duda. Y todos los índices hablan del alto consumo de alcohol, incluso en jóvenes de temprana edad.

En segundo término, el sistema judicial que penalizaba el consumo de alcohol y la embriaguez estaba colapsado. Y ello, no sólo por la gran cantidad de causas penales que ingresaba a los tribunales por ese concepto, que equivalía a un tercio de todos los procesos criminales del país, sino también por el hecho, conocido públicamente, de que en los barrios populares, tanto urbanos como rurales, durante los fines de semana Carabineros no detenía a todas las personas que se encontraban en estado de embriaguez (sabido es que los días sábados y domingos el consumo de alcohol llega a tales grados, que a la fuerza policial le resulta imposible detener a la totalidad de los involucrados). Entonces, la normativa pertinente estaba colapsada, primero, por la cantidad de procesos penales, y segundo, porque no se aplicaba.

Ante esa situación, primero la Comisión de Constitución, por cuatro votos contra uno, y después, la inmensa mayoría -casi la unanimidad- de los Senadores y Diputados decidieron crear una norma más práctica y, a mi entender, más eficaz, que paso a explicar.

Siendo evidente que una persona está actuando bajo la influencia del alcohol, Carabineros puede retenerla y llevarla a su casa, a un centro de salud o a la comisaría respectiva por un período de hasta seis horas.

Se desechó el cobro de multa, por el efecto que en su momento provocó: la gente de escasos recursos, sobre todo, no pagaba y se ponía en marcha el proceso penal; no se concretaba el pago y, en definitiva, el afectado quedaba en libertad.

Sólo si alguien es detenido tres veces, como hay anotaciones, Carabineros lo comunica al Fiscal -nueva institución del proceso penal-, el que resuelve, en virtud del principio de oportunidad, si resulta conveniente o no iniciar un proceso por falta.

Si la persona consume alcohol en la vía pública pero no llega a la embriaguez, no queda sometida al control policial.

Es este último punto, específicamente, el que ha provocado mayor polémica en el país.

El Gobierno anunció que piensa reponer la situación anterior, pero mediante, no un proceso penal, sino una acción ante los juzgados de policía local, como contravención administrativa.

La noticia concitó el rechazo de los juzgados de policía local, porque obviamente, así como colapsó la justicia penal respecto de la materia en comento, colapsará también la justicia de policía local, pues el tribunal no podrá sustanciar la enorme cantidad de causas derivadas de hechos como el expuesto.

No se había producido en el país ninguna alarma ni controversia sobre una norma que estaba aprobada hacía meses. El problema sólo surgió cuando, con motivo de la discusión del proyecto de ley sobre bebidas alcohólicas, “El Mercurio” abordó el tema en primera página del cuerpo C. Ahí empezó todo el debate actual.

Curiosamente, ese mismo diario, en su editorial principal de hoy, se felicita por la decisión del Parlamento. Dice que éste y el Gobierno actuaron con sabiduría al sacar de la justicia penal todo lo relativo a la embriaguez y al consumo de alcohol.

Se ha producido, entonces, una suerte de contradicción en “El Mercurio” al, por una parte, llamar la atención hacia un tema social y acusar al Congreso de irresponsabilidad, y por otra, alabar en su editorial principal de hoy la sabiduría de la decisión parlamentaria.

Mañana el Ejecutivo presentará una indicación en la Comisión de Constitución.

A mi entender, señor Presidente, no conviene judicializar el problema del consumo de alcohol en la vía pública. A lo más, si la sociedad chilena se sintiera alarmada por la factibilidad de que pandillas juveniles cometieran abusos por ese motivo -se tiene como antecedente lo que está haciendo el Gobierno en España, y especialmente, el Municipio de Madrid-, se podría facultar a Carabineros, igual como ocurre con la embriaguez, para retener a quienes consumen alcohol en la vía pública, conducirlos a la comisaría y mantenerlos ahí por algunas horas.

La idea de llevar el asunto a los juzgados de policía local y aplicar una pena consistente en trabajos comunitarios o exigir un tratamiento de rehabilitación no pasa de ser una buena y sana utopía, buenas intenciones. En Chile no hay plata para crear establecimientos de rehabilitación a lo largo y ancho del territorio nacional. Y los trabajos comunitarios han constituido un fracaso total. Tenemos la

experiencia de la Municipalidad de Ñuñoa. ¿Qué pasa? El municipio gasta más en la organización y control de los trabajos comunitarios que en su realización, y los condenados a llevarlos a cabo no cumplen.

¿Qué va a suceder con, no digo un ebrio habitual, sino un tomador habitual? Lo retendrán; lo llevarán a la comisaría; lo enjuiciarán en el juzgado de policía local; lo citarán, y lo condenarán. Sin embargo, quedará libre y empezará a tomar de nuevo. Le van a hacer otro juicio. Y así, indefinidamente. Porque, sin duda, el alcoholismo no es un problema que se pueda tratar de manera judicial; no es un delito, en ese sentido, sino algo que debemos sustraer de la judicatura (o sea, retención de la persona sólo mientras dure el efecto del alcohol) y que sólo ha de llevarse al proceso judicial cuando el ebrio constituye un peligro para el orden público, para la seguridad de los ciudadanos, para la tranquilidad del barrio.

Por supuesto, al opinar de esa manera, de ninguna manera me estoy pronunciando a favor de tener -entre comillas- manga ancha respecto del alcoholismo.

El Gobierno debiera, sobre todo si cuenta con los recursos para ello, realizar una campaña seria sobre la que, a mi entender -repito-, es la peor lacra social existente en el país: el alcoholismo. Pero no podemos enfrentarla como si se tratara de una droga ilícita.

Chile está orgulloso de su producción de piscos y vinos; luchamos para que la Unión Europea reconozca ciertas características de origen de nuestra producción vitivinícola. Entonces, no podemos afirmar simplemente que todo el que toma una copa de vino, aunque sea en la vía pública, es una suerte de antisocial.

A mi juicio, hay aquí una contradicción muy grande, que es preciso resolver.

No es bueno, señor Presidente, que el Congreso Nacional legisle según los vaivenes de la prensa: un día, por un titular de “El Mercurio”, todos hacia un lado; al día siguiente, por un titular al revés, todos hacia el otro lado.

Eso no es correcto. Hay que legislar con seriedad.

Y, en mi opinión, el Parlamento no se equivocó -tampoco el Gobierno- cuando, en forma casi unánime, sustrajo de la justicia penal el conocimiento de las conductas en comento. Ahora el Ministro de Justicia pretende llevarlo a los juzgados de policía local, porque existe mucha presión social -lo entiendo- y, además, porque las estadísticas dicen: “Esto es impopular”.

Claro: hay que legislar de acuerdo al vaivén de lo que quiere la gente en un momento específico, y no conforme a lo que uno estima que debe ser el bien común.

Personalmente -y termino, señor Presidente-...

El señor CORDERO.- ¿Me permite una interrupción, Su Señoría, con la venia de le Mesa?

El señor VIERA-GALLO.- Por supuesto, señor Senador.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Cordero.

El señor CORDERO.- Señor Presidente, el Honorable señor Viera-Gallo sostuvo que debemos legislar con seriedad.

Concuerdo con cuanto ha manifestado Su Señoría. Pero hay una advertencia que conviene hacer oportunamente.

En todo el debate sobre la materia, se ha hablado mucho respecto a la retención de los ebrios por parte de Carabineros y a su conducción hacia los cuarteles policiales. Eso sería estupendo. Sin embargo, debo advertir que Carabineros cuenta con alrededor de 1.040 cuarteles, de los cuales, aproximadamente, 980 reciben denuncias y detenidos; pero ninguno de ellos se encuentra acondicionado para recibir retenidos. ¡Ninguno!

Si llevamos la medida a costos, resulta muy cara. Porque los cuarteles tienen guardia; una sala de espera para quienes concurren a hacer sus denuncias, los recurrentes, que no tienen por qué estar junto a los ebrios -seamos serios: los ebrios generalmente se encuentran orinados, vomitados y mucho más-, y los calabozos, que son para los detenidos.

He querido aportar esos antecedentes porque, si se legisla de la manera planteada –reitero-, habrá un problema gravísimo.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Recupera el uso de la palabra el Senador señor Viera-Gallo.

El señor VIERA-GALLO.- Señor Presidente, me alegra mucho la intervención del Honorable señor Cordero, porque nos llama a la realidad.

Evidentemente, la situación es así. Y por eso Carabineros no detiene en forma masiva a los ebrios. Basta asistir a un partido de fútbol en una población para ver que están ebrios los jugadores, el árbitro, los hinchas y muchos espectadores.

Yo me doy cuenta de ello en las campañas: uno habla a la gente y ésta se encuentra básicamente ebria.

No estoy diciendo nada peyorativo, señor Presidente. Sólo deseo graficar lo masivo de la situación. Y, en esas condiciones, Carabineros no puede actuar.

Por lo menos, así lo he visto en mi Región.

Ahora, tampoco quiero ser peyorativo respecto de las personas que practican el deporte amateur. Pero se trata de una fiesta popular, y en las fiestas se toma; y a veces, bastante.

Todo lo anterior –según expresó el Senador señor Cordero- nos debe llevar a legislar con realismo.

Incidentes no hubiera terminado, la Comisión Especial sobre Reforma del Estado sesione simultáneamente con la Sala a partir de las 19.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Si le parece al Senado, se accederá a la solicitud de Señoría.

--Se accede.

El señor FERNÁNDEZ.- ¿Puedo intervenir en el resto de su tiempo, Honorable señor Viera-Gallo?

El señor VIERA-GALLO.- Por supuesto.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Senador señor Fernández.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, participando plenamente de lo expuesto por el Honorable señor Viera-Gallo, debo aclarar que, en definitiva, se despenalizaron dos conductas.

Primero, la simple ebriedad, la que no causa molestia ni constituye falta de ningún tipo respecto de alguien; o sea, aquella donde no hay hecho o acto alguno que perturbe a los demás o que pueda entenderse como atentado en cuanto a lo que la sociedad persigue como objetivo común. Pero si la persona tiene un comportamiento que molesta a otro, que causa daño a terceros, entramos ya en una conducta que se encuentra penalizada, no obstante la reforma que estamos introduciendo.

Y segundo, también se despenalizó el consumo de alcohol en la vía pública sin causar ningún daño a terceros (en caso contrario, está penalizado). Aquí no estamos hablando del consumo en la vía pública que deja a la persona en estado de ebriedad, sino de aquel que ni siquiera causa ebriedad simple.

Por lo tanto, nos encontramos frente a conductas que, objetivamente, no pueden ser consideradas desde el punto de vista penal.

En la Comisión recibimos oportunamente informes de la Fiscalía Nacional y del Ministerio de Justicia en el sentido de que la ebriedad genera más del treinta por ciento de las causas que llevan los tribunales, algunas de las cuales llegan hasta la Corte Suprema.

Por cierto, nadie puede pretender en un país penalizar todos los delitos. Y, en todo caso, me parece más conveniente que la policía se dedique a perseguir, no aquel tipo de conductas, sino los delitos más graves desde el punto de vista social.

También se ha magnificado mucho con respecto al tipo de despenalización que se ha producido: la simple ebriedad y el consumo que ni siquiera llega a constituir ebriedad.

Carabineros, señor Presidente, sólo puede intervenir para resguardar la vida de la persona ebria, tanto más cuanto que alguien en ese estado puede provocarse involuntariamente daño (al caer, mientras cruza la calle, etcétera). Pero se trata de conductas que en sí mismas no pueden ser constitutivas de delito.

Muchas gracias, Honorable señor Viera-Gallo.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Los Comités Mixto, Demócrata Cristiano y Mixto Unión Demócrata Independiente a Independientes no harán uso de su tiempo.

En el turno del Comité Renovación Nacional, tiene la palabra el Senador señor Prokurica.

El señor CORDERO.- ¿Me permite una interrupción, señor Senador?

El señor PROKURICA.- Sí, Su Señoría, con la venia de la Mesa.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Cordero.

El señor CORDERO.- Señor Presidente, quiero referirme a un punto que tocó el Senador señor Viera-Gallo, antes de que Su Señoría abandone la Sala.

Me llama mucho la atención que se aluda a la existencia de una queja muy fuerte a propósito del atochamiento en los tribunales del crimen de procesos que afectan a detenidos por ebriedad, porque eso no es verdad.

En las comisarías, todos los detenidos por ebriedad son anotados en una sola hoja -allí caben cuarenta registros-, que constituye un parte. Además, cuando el detenido cumple tres horas en un calabozo -para eso existe éste-, paga una multa -en este momento no recuerdo su monto-, queda libre y ningún juzgado del crimen inicia un proceso por esa causa.

El señor VIERA-GALLO.- ¿Me concede otra interrupción, señor Senador?

El señor CORDERO.- Con todo gusto.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- ¿El Honorable señor Prokurica la autoriza?

El señor PROKURICA.- Si dispongo de tiempo suficiente, no tengo inconveniente.

El señor VIERA-GALLO.- Seré muy breve. El Fiscal Nacional nos informó que en la Cuarta y Novena Regiones la tercera parte de los procesos que llegan a manos de los Fiscales son por ebriedad. A veces se trata de personas muy pobres que no están en condiciones de pagar la multa, caso en el cual el asunto pasa al nivel judicial.

Gracias, señor Senador.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Recupera el uso de la palabra el Honorable señor Prokurica.

PAGO DE INDEMNIZACIONES A PEQUEÑOS PROPIETARIOS DE ALTO DEL CARMEN. OFICIO

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, intervengo en esta oportunidad para denunciar un abuso que se comete con centenares de pequeños propietarios de la comuna de Alto

del Carmen, gente muy modesta que de buena fe entregó voluntariamente sus terrenos para construir un camino que una la localidad de Alto del Carmen con San Félix.

En esta materia, la legislación es muy clara. El artículo 19, N° 24°, inciso tercero, de la Constitución Política de la República asegura a todas las personas que “Nadie puede, en caso alguno, ser privado de su propiedad, del bien sobre que recae o de alguno de los atributos o facultades esenciales del dominio, sino en virtud de ley general o especial”, etcétera.

Más adelante, establece con claridad que “La toma de posesión material del bien expropiado tendrá lugar previo pago del total de la indemnización”, etcétera.

Lo ocurrido es que estos propietarios, de buena fe y con el ánimo de cooperar al desarrollo, entregaron sus terrenos voluntariamente, pensando que, por supuesto, iban a tener la retribución correspondiente. Sin embargo, transcurridos más de dos años y medio, el Ministerio de Obras Públicas aún no les paga, lo cual, además de ilegal, constituye un abuso que, en la práctica, va a generar un precedente para el futuro, pues, cuando se quiera construir otros caminos, no habrá predisposición de los propietarios a entregar de buena fe sus tierras.

Además, ellos están viviendo en el peor de los mundos, porque han perdido parte de sus pequeñas propiedades, no las pueden cultivar y no tienen ingresos por esa vía, aparte que el Fisco no les paga la indemnización correspondiente.

Como abogado, jamás les recomendaría que demandaran al Fisco, que quizás lo único que quiere es alargar aún más los procesos.

Por ello, pido que se oficie al señor Ministro de Obras Públicas, a fin de que arbitre las medidas necesarias para restablecer el derecho en este caso y

termine por pagar a esta gente muy modesta, que está quedando al margen de la ley. Ya muchas veces hemos intervenido y llamado a las autoridades, pero no ha ocurrido lo que todos queremos: que se restablezca el derecho.

Por último, quiero decir que entregué personalmente al señor Ministro una nómina de los afectados, para que de una vez por todas termine este abuso.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Se enviará el oficio solicitado por Su Señoría, en conformidad al Reglamento.

En el tiempo del Comité Renovación Nacional, tiene la palabra el Honorable señor Horvath.

TALLER SOBRE ENMIENDAS A LEY DE PESCA. REPERCUSIONES EN SECTOR PESQUERO DE ACUERDO CON UNIÓN EUROPEA. OFICIOS

El señor HORVATH.- Señor Presidente, deseo referirme sucintamente a un taller de trabajo realizado en la Región de Aisén en torno a modificaciones de la Ley General de Pesca y Acuicultura y repercusiones en sector pesquero del Tratado de Chile con Unión Europea.

En estos temas, deseo hacer llegar los antecedentes a la Subsecretaría de Pesca y a la Cancillería, en lo que les corresponda, para que nos puedan responder con los datos que manejan como organismos competentes.

En primer lugar, se señala que la legislación que rige la actividad pesquera debe privilegiar estrategias de largo plazo que estabilicen la actividad de todos los actores del sector; favorecer la elaboración de productos para consumo humano; evitar la generación de conflictos entre actores que comparten los beneficios de determinada pesquería o sector; sustentarse en herramientas legales modernas e innovadoras que promuevan el crecimiento y el empleo estable, y

fundarse en la preservación de los recursos naturales, estimulando a los actores comprometidos efectivamente en una explotación de carácter sustentable.

La de Aisén, en este sentido, es una Región cuyos actores pesqueros administran responsablemente sus recursos y los destinan exclusivamente al mercado de consumo humano. Además, coexisten sin conflicto la actividad pesquera artesanal e industrial gracias a un proyecto financiado directamente por los pescadores durante los últimos dos años, con el apoyo de las empresas. En esta Región se respetan las cuotas asignadas; se cuenta con un registro actualizado completo de los pescadores; se informa por Internet de los resultados de cada una de sus operaciones mensuales, y lo más importante, ha incrementado el valor económico del recurso regulando adecuadamente la oferta.

Esta realidad, lograda con sacrificio y perseverancia, no puede destruirse al diseñar un cuerpo legal que retrocede y desdibuja tanto la institucionalidad pesquera como la relación responsable entre los actores y la explotación de los recursos (límite máximo de captura por armador y cuotas por organización).

El camino por el cual deben transitar todos los agentes pesqueros del país es el que ha recorrido esta Región, haciéndose responsable de los recursos que se le han asignado y explotándolos en busca de otorgarles el mayor valor económico posible.

En este sentido, exigimos a las autoridades locales, regionales y nacionales, incluidos los Parlamentarios, defender lo logrado y estimular su réplica en el resto del país, mediante una ley que, por un lado, consagre la existencia de cuotas voluntarias de extracción de recursos por organización de pescadores artesanales y mantenga el límite máximo de captura por armador para el sector industrial -en ambos casos, por tiempo indefinido, con causales de caducidad-; y por

otro, que mantenga la actual estructura y funciones de los Consejos Nacional y Zonal de Pesca, creando uno en la Región de Aisén a la brevedad.

El resto de los temas, imposibles de discutir en un par de meses, deben ser tratados por separado, para que, a través de la participación activa y responsable de los involucrados, se avance gradualmente en su diseño e implementación.

Respecto del Tratado con la Unión Europea, es una obligación señalar que es inaceptable que un Acuerdo de esta naturaleza deje al sector en peores condiciones que las actuales; favorezca la operación de flotas europeas por sobre la nacional y discrimine negativamente la exportación de productos nacionales, asignando arancel cero a las empresas de propiedad europea y no a las chilenas.

La merluza, por ejemplo, recurso de enorme importancia para la región austral, no sólo queda afecta al más elevado de los aranceles (15 por ciento) y a la desgravación más lenta (10 años), sino que, además, estará sujeta a una cuota de desgravación de sólo 5 mil toneladas para la exportación en fresco (en la actualidad se exportan sobre 10 mil toneladas en el mismo período). Ello estimulará, inevitablemente, una carrera por copar las primeras 5 mil toneladas, aumentando los despachos, bajando los precios y creando conflictos entre los actores de las distintas zonas de la pesquería.

Por otro lado, se contempla una desgravación inmediata para los productos que no tengan mucha elaboración, favoreciendo la exportación de materias primas para dar trabajo en Europa y no en nuestro país. Esto perjudica abiertamente la utilización que actualmente se da a los recursos de la Región de Aisén, principalmente pesca blanca destinada al consumo humano, en donde se privilegia el valor agregado y la llegada directa al consumidor. Se da la paradoja de que, para el caso de la merluza de cola, al transformarse en harina de pescado tiene

arancel cero, pero si se exporta para consumo humano -labor que ejecutan las empresas y trabajadores chilenos-, queda afecta a un arancel de 15 por ciento.

¿No debiera ser al revés? ¿No debiera el Tratado incentivar el valor agregado para los productos y la contratación de chilenos para la elaboración cada vez más fina de los recursos? ¿No debiera servir para fomentar la estabilidad de los actores del sector y no para introducir elementos de conflicto, creando competencias insanas? ¿No debiera el Acuerdo dejarnos mejor de lo que estamos y no peor que países que no lo tienen, como Perú y Nueva Zelanda, por citar a dos que exportan merluza del sur con aranceles menores? La merluza, en todas sus formas y sin límite ni cantidad, debe tener arancel cero desde la firma del Tratado. Eso, en verdad, sería un avance.

Tanto las modificaciones que se pretende introducir a la Ley de Pesca, cuanto el borrador del Acuerdo con la Unión Europea parecen regresivos a la luz de estos antecedentes, y afectan seriamente la estabilidad y perspectivas de la Región de Aisén y también, por ende, en la medida que esto se vulnere, de otras zonas del país.

Se agrega a lo anterior una minuta pormenorizada respecto de la Ley General de Pesca y Acuicultura.

Estas conclusiones, en las cuales han participado distintos representantes del sector artesanal, de los trabajadores de las industrias pesqueras y las propias industrias pesqueras, además de Parlamentarios de la zona y de la señora Gobernadora, señalan, específicamente respecto del citado cuerpo legal, lo siguiente:

- Eliminar el artículo 50 bis en la propuesta de modificación. Existe consenso en que el modelo de operación bajo el régimen de áreas contiguas no resuelve el problema de administración de los recursos hidrobiológicos. Por lo tanto,

se sugiere la eliminación de dicha norma, establecer la implementación de áreas de manejo y el desarrollo de planes de manejo en cada Región;

- Disponer, respecto del artículo 150, que en la macrozona constituida por las Regiones Décima, Undécima y Duodécima, haya tres consejos zonales (uno por cada Región), los cuales a su vez operen coordinados y tengan su sede en Puerto Aisén;

- Incluir en dicha ley que las cuotas de captura entre los sectores industrial y artesanal sean definidas por especie y asignadas por Región, y no sometidas a presiones de distinta naturaleza;

- Eliminar la enmienda que otorga al Servicio Nacional de Pesca atribuciones de juez y parte en el caso de notificaciones por infracciones a la normativa pesquera;

- Dicha ley deberá incluir por cada Región del país la zonificación de usos del borde costero, a fin de definir las compatibilidades e incompatibilidades de éste;

- La ley deberá considerar más fondos para investigación, la que deberá ser regionalizada;

- En la definición de “**mar interior**”, la ley deberá incorporar la condición archipelágica de la zona sur austral;

- Disponer de más medios para la fiscalización en la Ley de Pesca, y, por lo tanto, considerarlos en la Ley de Presupuestos; y

- Reducir las atribuciones discrecionales de la autoridad y definir las de mejor manera en la propia Ley de Pesca.

Solicito enviar tales conclusiones a la Subsecretaría de Pesca, Servicio Nacional de Pesca y a la Cancillería, con objeto de que nos entreguen los antecedentes respectivos.

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

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Prokurica.

RECAUDACIÓN POR APORTES A FONDO DE INVESTIGACIÓN PESQUERA.

OFICIO

El señor PROKURICA.- Señor Presidente, deseo que se oficie al señor Ministro de Economía, a fin de que nos informe sobre cuánto se ha recaudado en los últimos cinco años por concepto de aportes al Fondo de Investigación Pesquera, los estudios realizados y su valor.

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

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Ha finalizado el tiempo del Comité Renovación Nacional.

El turno siguiente corresponde al Comité Socialista.

Tiene la palabra el Honorable señor Gazmuri.

POLÍTICAS PARA RECUPERACIÓN DE CRECIMIENTO ECONÓMICO

El señor GAZMURI.- Señor Presidente, la semana pasada fui invitado a un seminario organizado por el Instituto Libertad y Desarrollo y la SOFOFA, denominado “Recetas para crecer”, relativo a nuestro crecimiento y los problemas que enfrenta en la actual coyuntura y en el mediano y largo plazo. De allí que considero útil ocupar esta tribuna para reiterar algunas de las reflexiones que expuse en esa oportunidad.

El debate de fondo que debe enfrentar nuestro país alude a si es posible mantener en el tiempo, de manera económica, social, ambiental y políticamente

sustentable, los altos ritmos de crecimiento que caracterizaron los últimos años de los ochenta y prácticamente toda la década de los noventa. Dicho de otro modo, se centra en qué tipo de políticas -públicas y privadas- es necesario impulsar y concordar para superar los modestos niveles de crecimiento de los últimos años.

Mi primera afirmación es que de la calidad del debate y de nuestra capacidad como nación para construir acuerdos sólidos y establecer métodos democráticos y civilizados para resolver nuestras discrepancias depende el éxito de nuestro empeño común de convertir a Chile en un país desarrollado en las próximas dos décadas. Condición necesaria para ello -aunque no suficiente- es recuperar cuanto antes altas tasas de crecimiento económico, del nivel de las de la última década.

Hay que advertir que sólo unas pocas naciones en el mundo -y ninguna en América Latina- han logrado este objetivo en los últimos cuarenta o cincuenta años, pero podemos concordar todos en que Chile tiene las condiciones potenciales para enfrentar este desafío. Esta es una opinión que comparten, a veces con más optimismo que nosotros mismos, quienes nos observan desde fuera, sea desde el mundo de las finanzas, de la academia o de la política.

Una vez recuperada la democracia en 1990, el país pudo crecer como lo hizo en buena medida porque construimos acuerdos sólidos respecto de algunas cuestiones fundamentales. A mi juicio, los principales fueron la necesidad de una política macroeconómica responsable; el desarrollo de una economía abierta al mundo, con un sector exportador dinámico y competitivo; la afirmación de la democracia política como el único sistema capaz de sustentar nuestra convivencia y del mercado como el principal asignador de recursos y motor del crecimiento, y la convicción generalizada en los comienzos de la transición de que los niveles de

pobreza -que alcanzaban casi a la mitad de la población- debían ser objeto de políticas públicas que los disminuyeran drásticamente en tiempos breves.

Esos acuerdos fundamentales coexistieron con diferencias de diversa magnitud sobre distintos problemas nacionales, diferencias propias, por lo demás, de toda sociedad en tránsito a la democracia y en proceso de rápida modernización.

Para no dibujarnos una visión idílica de lo que hoy se denomina “década dorada”, la discusión abarcó también -a veces con agudeza- la política económica impulsada por el Gobierno y el Banco Central: desde la reforma tributaria del 90 a la política del Central que reguló el ingreso de capitales de corto plazo, o los niveles de gasto fiscal establecidos en las sucesivas Leyes de Presupuestos. Con todo, hoy nadie discute el éxito general del desempeño económico de esos años.

Con importantes y vigentes que sean esos acuerdos fundamentales, el problema es que no parecen suficientes para volver a crecer con el dinamismo de la fase anterior. Comparto la opinión de que no basta hacer más de lo mismo para proyectar un crecimiento alto y sustentable. Ha llegado el momento de debatir la estrategia de desarrollo de Chile para el futuro y el conjunto de políticas y esfuerzos que ello implica.

Es una discusión difícil y exigente que debería llevarnos a construir entre todos una serie de nuevos acuerdos básicos para enfrentar el tiempo que viene, no sólo la problemática coyuntura que vivimos y que muy probablemente mejorará en el corto plazo. Necesitamos construir visiones de país de mediano y largo plazo y diseñar políticas que seamos capaces de sostener persistentemente en el tiempo. Ellas sólo pueden surgir de acuerdos muy amplios y éstos, del debate, pues creo que nadie puede reclamar para sí el monopolio de las recetas para crecer. Deberemos, sin duda, apoyarnos en el auxilio de la ciencia económica, pero sabiendo que ésta ha

demostrado ser una ciencia bastante veleidosa y que el crecimiento no sólo tiene que ver con la economía, sino también con la sociedad, la cultura y la política.

En esa perspectiva, quiero aportar algunas reflexiones sobre asuntos que me parecen centrales, sin pretender para nada ser exhaustivo.

En primer lugar, me parece indispensable la necesidad de diversificar la base productiva y exportadora de nuestra economía, buscando el desarrollo de nuevos rubros como los que constituyeron la base de la expansión de los últimos 15 años.

Nuestra actual especialización productiva es vulnerable, en algunos casos porque estamos en el umbral de los recursos naturales disponibles, como en la pesca extractiva, y, en general, porque al hacer solamente más de lo mismo la tendencia natural es a los rendimientos decrecientes. Ello implica la búsqueda de formas únicas de potenciar nuestros recursos y de generar nuevas áreas de desarrollo activas más que simplemente reflejar procesos externos. La experiencia -incluida en parte la nuestra- indica que ello requiere políticas microeconómicas modernas y eficaces. Dicho de otro modo, para la indispensable diversificación de la base productiva, no bastan los equilibrios macroeconómicos.

En segundo término -y vinculado a lo anterior-, es indispensable superar en plazos breves nuestra débil situación comparativa en capacidad innovadora y en generar o adquirir progreso tecnológico. La señal fuerte en ese sentido no es solamente que no produzcamos innovación, sino que tampoco la adquirimos. Ello se ve reflejado en el bajo contenido tecnológico de nuestras exportaciones: Chile aparece en el puesto 63 en una medición de 75 países.

En la economía global, ésa es una debilidad severa. Y nadie está haciendo lo suyo al respecto: ni el Estado, ni las empresas, ni el sistema de educación superior.

Se puede aspirar a un desarrollo sostenido en el tiempo sobre la base de un stock privilegiado de recursos naturales como el nuestro, pero sólo a condición de que se les incorpore conocimiento e innovación, originalidad y excelencia a nivel global. Ello, a su vez, debería permitir el desenvolvimiento de nuevas actividades en el área manufacturera y de servicios.

En tercer lugar, el desarrollo de capacidades científicas y tecnológicas vinculadas a los actuales y nuevos sectores productivos se constituye en uno de los ejes centrales del esfuerzo por generar un nuevo ciclo de crecimiento dinámico. Ello implica el diseño de una política en la que concurren articuladamente el Estado, las empresas y las universidades.

Una política sostenida destinada al desarrollo tecnológico me parece que debe considerar dos elementos esenciales. El primero de ellos es el de la concentración de los recursos y capacidades en las áreas y rubros en los que actual y potencialmente el país cuenta con ventajas comparativas. No se puede aspirar a ser tecnológicamente competitivos en todo o en general. Con todas las complejidades del caso, es indispensable hacer apuestas de mediano y largo plazo y concentrar recursos y programas. Ésta es una discusión indispensable y urgente que no hemos realizado de manera sistemática, pero que es imperativo iniciar para definir las apuestas de futuro. Existen diversas aproximaciones que es imprescindible discutir a fondo y luego priorizar. Pongo sólo dos ejemplos de sectores productivos que aparecen con gran potencialidad: los cultivos acuícolas en aguas marítimas y dulces y la producción de fibras finas de auquénidos. Datos estimativos indican que, en pocos años, el cultivo de peces y moluscos podría más que duplicar las actuales exportaciones del cobre, o que la producción de fibras finas de auquénidos en cautiverio podría equiparar las exportaciones vitivinícolas.

El segundo elemento es que el objetivo de la concentración de esfuerzos no es el desarrollo tecnológico per se, sino el éxito comercial y un retorno del capital de riesgo de las inversiones. La prospección de mercados potenciales y de las posibilidades de acceso debe ser, por lo tanto, un elemento central al momento de definir las prioridades de la política tecnológica.

En cuarto lugar, considero que la formación de recursos humanos es el segundo desafío estratégico para garantizar un dinamismo económico sostenido. Creo que en torno de la importancia del tema es fácil construir un acuerdo muy amplio. Hemos avanzado, en estos años de reforma educacional, tanto en cobertura como en infraestructura escolar y en la modernización de planes y programas. Sin embargo, en cuanto a la calidad de los aprendizajes, nos hallamos aún muy por debajo de los estándares de los países desarrollados.

Quisiera solamente destacar dos aspectos en la esfera de la educación. Uno de ellos es la importancia de la calificación de las personas que salieron del sistema educacional y constituyen, obviamente, el grueso de la fuerza de trabajo actual. El otro es la necesidad de que el conjunto del sistema transmita valores y destrezas que son básicos en el mundo contemporáneo. Tres aspectos me parecen débiles en nuestra cultura: el espíritu de emprendimiento, el aprendizaje de una convivencia social basada en la solidaridad y la capacidad asociativa de las personas, y una cultura de la excelencia.

La calidad del sistema político y la fortaleza y legitimidad de las instituciones democráticas aparecen como una de las grandes fortalezas competitivas de Chile en todos los rankings internacionales. Creo que ya no es necesario argumentar sobre el valor central de la estabilidad política como precondition básica para crecer. La dificultad que advierto es que no somos suficientemente conscientes de esa fortaleza y no valoramos la importancia de mantener y mejorar la calidad de

la convivencia y las instituciones. La escasa valoración de la política y la actividad pública, a que son afectos tantos sectores de la elite –incluso política-, puede constituirse en una bomba de tiempo en nuestro sistema. Las instituciones de la democracia y el buen Gobierno se hallan amenazadas por múltiples desafíos en todo el mundo. Y, por lo tanto, cuando funcionan como en Chile hay que cuidarlas y perfeccionarlas.

Junto con afirmar lo anterior, estimo que se hace indispensable una profunda reforma del Estado –particularmente, de su brazo ejecutivo-, para ponerlo en condiciones de realizar con eficiencia sus tareas. Condición para ello es coincidir en que el Estado puede y debe gestionar bien lo que le corresponde.

Finalmente, estimo que conspira severamente sobre la sustentabilidad de nuestro desarrollo en el largo plazo el carácter en extremo inequitativo y desigual de la sociedad chilena. En esa materia compartimos los últimos lugares en la escala mundial. Creo que no hemos construido un acuerdo amplio en el sentido de que ése es un problema crucial y de que debemos enfrentarlo como tal, no como un dato de la naturaleza de las cosas. Tal acuerdo me parece imperativo, en primer lugar, por razones éticas. Nuestro humanismo se basa en el concepto de la igualdad esencial de hombres y mujeres. Pero, además, presenta sólidos fundamentos sociales y económicos.

Ello significa, en un país como el nuestro, garantizar por parte del Estado un acceso universal y de calidad a bienes y servicios esenciales para vivir y progresar: salud, educación, protección frente al desempleo, la vejez y la delincuencia.

He dicho.

El señor CANTERO (Vicepresidente).- Habiéndose cumplido el propósito de la sesión, ésta se levanta.

--Se levantó a las 19:22.

Manuel Ocaña Vergara,

Jefe de la Redacción

A N E X O S**D O C U M E N T O S****1****INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE OTORGA UN BONO A LOS FUNCIONARIOS PÚBLICOS QUE INDICA (2920-05)****HONORABLE SENADO:**

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informaros el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que otorga un bono a los funcionarios públicos que indica, iniciado en mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de "suma".

A la sesión en que vuestra Comisión de Hacienda analizó esta iniciativa legal, asistieron el señor Subdirector de Racionalización y Función Pública de la Dirección de Presupuestos, don Alberto Arenas, y el Asesor del Director de Presupuestos, don Julio Valladares; el Presidente de la Agrupación Nacional de Empleados Fiscales, don Raúl de la Puente; el Presidente Provincial de ANEF Colchagua, don Jorge Chamorro; el

Tercer Vicepresidente de la ANEF, don Jorge Consales; el Quinto Vicepresidente de la ANEF, don Bernardo Jorquera; el Secretario de Finanzas de la ANEF, don Cipriano Aldea; la Secretaria de Cultura y Recreación de la ANEF, doña Patricia Gaggero, y la Secretaria de Solidaridad y Conflicto, doña Angela Riffo.

- - -

OBJETIVOS FUNDAMENTALES Y ESTRUCTURA DEL PROYECTO

Esta iniciativa de ley -que consta de dos artículos-, persigue, en el primero de ellos, otorgar un bono a los funcionarios públicos que indica de la Administración Central y a otros personales acogidos a la ley N° 19.553, sobre modernización de la Administración Pública, en calidad de anticipo de los beneficios acordados en el documento denominado "Acuerdo sobre el Nuevo Trato Laboral Gobierno - ANEF", de fecha 5 de diciembre de 2001.

Este bono especial, no imponible ni tributable, será de \$80.000 para los trabajadores cuya remuneración líquida promedio en los tres meses anteriores a la fecha de publicación de esta ley, sea igual o inferior a \$270.000.

Respecto de aquéllos cuya remuneración líquida, durante el mismo período, supere tal cantidad y no exceda de \$1.050.000, el bono será de \$35.000.

Este beneficio se pagará en dos cuotas iguales, la primera, dentro de los 10 días siguientes de la publicación de esta ley, y la segunda, en el curso del mes de octubre de 2002.

Por último, este bono no constituirá remuneración o renta para ningún efecto legal y, consecuentemente, no estará afecto a descuento alguno.

El bono que se otorga mediante esta iniciativa de ley, se pagará a los trabajadores que indica pertenecientes a las instituciones beneficiarias de la asignación de modernización, a los de las entidades regidas por el artículo 9° del decreto ley N° 1.953, de 1977, y a los que se desempeñan en el Servicio de Impuestos Internos; Servicio Nacional de Aduanas; Fondo Nacional de Salud; Superintendencias de Seguridad Social, de Electricidad y Combustibles y de Servicios Sanitarios; Consejo de Defensa del Estado; Dirección General de Aeronáutica Civil y Contraloría General de la República.

El artículo 2° de este proyecto contempla las normas pertinentes al financiamiento del beneficio que se concede.

DISPOSICIONES LEGALES RELACIONADAS CON EL PROYECTO

1) ley N° 19.553, que concede una asignación de modernización y otros beneficios que indica a los personales de las instituciones regidas por el decreto ley N° 249, de 1974, sobre escala única de remuneraciones, con las vinculaciones que establecen sus artículos 2° y 9°.

2) artículo 9° del decreto ley N° 1.953, de 1977, relativo a los trabajadores de las empresas y entidades señaladas en el artículo 3° del decreto ley N° 249, de 1974 (empresas del Estado o en que éste tenga aportes de capital).

DISCUSIÓN EN GENERAL

El Subdirector de Racionalización y Función Pública de la Dirección de Presupuestos, don Alberto Arenas, hizo presente que el proyecto otorga un bono en los términos antes referidos en este informe, beneficio que es parte de un compromiso anterior acordado en el documento denominado “Acuerdo sobre el Nuevo Trato Laboral Gobierno - ANEF”, de fecha 5 de diciembre de 2001 y que favorece a 75.000 personas, que pertenecen a las instituciones beneficiarias de la asignación de modernización, señaladas en los artículos 1° y 2° de la ley N° 19.553, aplicables también al personal contemplado en el artículo 9° de esta misma ley; a los de las entidades regidas por el artículo 9° del decreto ley N° 1.953, de 1977 y a los que se desempeñan en el Servicio de Impuestos Internos; Servicio Nacional de Aduanas; Fondo Nacional de Salud; Superintendencias de Seguridad Social, de Electricidad y Combustibles y de Servicios Sanitarios; Consejo de Defensa del Estado; Dirección General de Aeronáutica Civil y Contraloría General de la República.

El Presidente de la ANEF, señor Raúl de la Puente, dejó constancia que, de conformidad a los términos contemplados en el acuerdo Gobierno - ANEF, la primera cuota de este bono debió haber sido pagada en el mes de abril de este año. Por otra parte, agregó - en relación con el mismo acuerdo -, que la ANEF no comparte lo expuesto en el mensaje respecto de la elaboración de normas y procedimientos relativos a concursos internos como mecanismos para disponer las promociones en las diferentes plantas de la Administración Pública y en lo que se refiere al otorgamiento de un bono para el personal que labora en zonas aisladas, temas ambos que aún se encuentran en etapa de discusión entre las partes.

El Honorable Senador señor José García se manifestó partidario de la aprobación de este beneficio, aun cuando hizo presente que le parecía que, dado su monto, debería haberse acordado pagar en una sola cuota, disminuyendo así el costo administrativo para el Gobierno y favoreciendo en mejor forma a ese personal.

Por otra parte, planteó la situación de remuneraciones del Sector Salud, haciendo presente que en su zona, en el hospital de Temuco, ha disminuido, en la práctica, el presupuesto para pagar horas extraordinarias, lo cual ha causado perjuicio al personal que labora en éste, por lo cual pidió dirigir oficio a todos los servicios de salud del país para conocer cuál es su situación en esta materia.

- Después de un intercambio de opiniones, los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Evelyn Matthei y señores Edgardo Boeninger, Alejandro Foxley, José García y Jaime Gazmuri, aprobaron unánimemente en general el proyecto de ley en estudio.

- - -

FINANCIAMIENTO

El costo total del bono antes referido ascenderá a la suma de \$3.907 millones, que será financiado con cargo a los recursos que contemplan los presupuestos vigentes de los respectivos Servicios.

No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo al ítem 50-01-03-25-33-104 "Financiamientos Comprometidos" de la partida Tesoro Público del Presupuesto vigente, podrá suplementar estos presupuestos en la parte que no sea posible financiar con sus recursos.

En consecuencia, vuestra Comisión de Hacienda ha despachado este proyecto debidamente financiado en los términos referidos, razón por la cual no producirá desequilibrios presupuestarios ni efectos negativos en la economía.

- - -

En mérito de las consideraciones anteriores, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros que aprobéis en general el proyecto de ley en informe despachado por la Honorable Cámara de Diputados.

- - -

El texto del proyecto despachado por la Comisión es del tenor siguiente:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1º.- Concédese un bono especial, no imponible ni tributable, de \$80.000, a los trabajadores que se señalan en el inciso siguiente, cuyas remuneraciones líquidas percibidas en el mes de febrero de 2002, sean de un monto inferior o igual a \$ 270.000, y de \$ 35.000, cuando éste monto supere tal cantidad y no exceda de \$ 1.050.000.

Este bono se pagará a los trabajadores pertenecientes a las instituciones beneficiarias de la asignación de modernización, en los términos de los

artículos 1° y 2° de la ley N° 19.553; a los de las entidades regidas por el artículo 9° del decreto ley N° 1.953, de 1977; y a los que se desempeñan en el Servicio de Impuestos Internos; Servicio Nacional de Aduanas; Fondo Nacional de Salud; Superintendencias de Seguridad Social, de Electricidad y Combustibles y de Servicios Sanitarios; Consejo de Defensa del Estado; Dirección General de Aeronáutica Civil, y Contraloría General de la República.

Este beneficio se pagará en dos cuotas iguales. La primera, se cancelará dentro de los 10 días siguientes a la publicación de esta ley y la segunda, en el curso del mes de octubre de 2002.

Este bono no constituirá remuneración o renta para ningún efecto legal y, en consecuencia, no estará afecto a descuento alguno.

Artículo 2°.- El gasto que represente la aplicación de esta ley, será financiado con cargo a los recursos que contemplan los presupuestos vigentes de los respectivos servicios. No obstante lo anterior, el Ministerio de Hacienda, con cargo al ítem 50-01-03-25-33.104 de la Partida Presupuestaria Tesoro Público, podrá suplementar estos presupuestos en la parte que no sea posible financiar con sus recursos."

Acordado en sesión realizada el día 13 de mayo de 2002, con asistencia de los HH. Senadores señor Jaime Gazmuri (Presidente accidental), señora Evelyn Matthei y señores Edgardo Boeninger, Alejandro Foxley y José García.

Sala de la Comisión, a 14 de mayo de 2002.

(FDO): CÉSAR BERGUÑO BENAVENTE

Secretario de la Comisión

**INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CÁMARA DE
DIPUTADOS QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, DE TRÁNSITO, EN LO
RELATIVO A LA OPERACIÓN DE LOS EQUIPOS DE REGISTRO Y
DETECCIÓN DE INFRACCIONES POR VELOCIDADES Y LUZ ROJA (2904-06)**

HONORABLE SENADO:

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

Se deja constancia que de acuerdo a lo establecido en el artículo 17, inciso segundo, de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y el Reglamento del Senado este proyecto debe ser conocido por la Comisión de Hacienda, por contener normas que son propias de su competencia.

Asimismo, hacemos presente que, además de los miembros integrantes de la Comisión, concurrió a una de las sesiones en que se consideró este proyecto de ley el Honorable Senador señor Mario Ríos.

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

En conformidad a lo establecido en los artículo 107 y 111 de la Constitución Política de la República, los artículos 2º, 3º y 4º del proyecto de ley tienen el carácter de normas orgánicas constitucionales por cuanto modifican la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades. En consecuencia, deben ser aprobadas con los votos de las cuatro séptimas partes de los señores Senadores en ejercicio, de acuerdo con lo establecido en el artículo 63, inciso segundo, de dicho Texto Fundamental.

Durante el estudio de esta iniciativa legal, vuestra Comisión contó con la colaboración y participación del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones (S), don Patricio Tombolini; del Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Francisco Vidal; del Jefe de la División Jurídica del Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Eduardo Pérez; del Asesor del Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Alexis Yáñez; del Abogado del Ministro del Interior, don Rodrigo Cabello; del Asesor del Subsecretario de Transportes, don Patricio Bell; del Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, don Lautaro Pérez; de la Abogada del Departamento Legal de la Subsecretaría de Transportes, doña Verónica León; del Fiscal de la Oficina de Coordinación General de Concesiones del Ministerio de

Obras Públicas, don Rafael Ibarra; del Jefe del Departamento Legal de la Subsecretaría de Obras Públicas, don Rodrigo Weisner y de la Asesora Legal del Honorable Senador señor Jovino Novoa, doña Heidi Matthei.

Las opiniones emitidas por las personas señaladas anteriormente, que fueron acompañadas por escrito, se encuentran en la Secretaría de la Comisión a disposición de los señores Senadores.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

Operación de los equipos de registro y detección de infracciones relacionadas con velocidad y luz roja; modificación en los límites de velocidad, y destino que se les dará a los fondos obtenidos por infracciones a las normas de tránsito relativas al exceso de velocidad, detectadas a través de fotorradars.

1. ANTECEDENTES

Legales

- Ley N° 19.791 de 6 de febrero de 2002.

- Ley N° 18.290, de Tránsito.

- Ley 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

- Ley 15.231, de organización y atribuciones de los Juzgados de Policía Local.

- Ley N° 18.287, establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

a. De hecho

La publicación de la ley N° 19.791, el 6 de febrero de 2002, proveyó una solución temporal a la problemática planteada por infracciones a las normas de tránsito, sobre la base de elementos probatorios obtenidos a partir de equipos de registro de infracciones, comúnmente conocidos como "fotorradars", comprometiéndose en dicha oportunidad los poderes colegisladores a ingresar a tramitación, en el más breve plazo, una nueva iniciativa que, estableciendo una mayor transparencia en la administración y operación de los referidos equipos, permitiera al mismo tiempo cautelar la seguridad de las personas en materia de tránsito público.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley en informe está estructurado sobre la base de un artículo único dividido en dos literales; a saber:

Artículo Único

Introduce mediante dos literales las siguientes modificaciones al artículo 4° de la ley N° 18.290, de Tránsito:

Con la letra a) reemplaza el inciso segundo del artículo 4° que faculta a Carabineros de Chile y a los Inspectores Fiscales y Municipales para operar directamente, sea en forma próxima o a distancia, equipos de registro de infracciones.

El literal a) sustituye este inciso por otro que autoriza el uso de registro de infracciones con y sin registro de imágenes, en la forma en que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Con la letra b) sustituye el inciso sexto del artículo 4° por otro que establece que sólo Carabineros de Chile podrá operar equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad.

DISCUSIÓN GENERAL Y PARTICULAR

Durante la discusión general de esta iniciativa legal, vuestra Comisión escuchó al Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini, quien anunció que el Ejecutivo enviaría indicaciones al proyecto de ley aprobado por la H. Cámara de Diputados, las que tendrían por objeto dar a los Inspectores Fiscales la facultad de operar los fotorradares, asunto especialmente importante en el caso de las carreteras concesionadas, e incluir una disposición que establezca que los recursos recaudados por multas, en caso de infracciones a la ley de Tránsito detectadas a través de los fotorradares ingresen al Fondo Común Municipal a fin de evitar que sean utilizados como fuente de ganancias de los municipios.

A continuación, el Abogado del Ministerio de Obras Públicas, señor Rodrigo Weisner, explicó que esta facultad fiscalizadora de los Inspectores Fiscales se introdujo mediante una modificación a la ley de tránsito realizada en el año 1992, con el objeto de que estos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas pudieran efectuar labores de fiscalización de los contratos de obras públicas concesionadas durante la ejecución de la construcción, la explotación y la mantención de las mismas, a fin de liberar a Carabineros de Chile de estas tareas.

Agregó que los Inspectores Fiscales cumplen funciones importantes en los contratos de obras públicas, tales como la supervigilancia de la construcción de la obra, a fin de que se lleve a efecto de acuerdo a las normas propias de sus respectivos contratos, así como el cuidado de la seguridad de las personas que trabajan en dichas obras.

Explicó que en situaciones de emergencia se instalan y se operan equipos de semaforización a cargo de Inspectores Fiscales, como en el caso de “puentes mecanos”, y que de no contar con estos funcionarios se requeriría la presencia de Carabineros de Chile.

Lo mismo sucede con los semáforos ubicados a las entradas de los túneles ubicados en rutas concesionadas, que tienen por finalidad regular el tránsito en caso de accidente o cuando hay sobrealtura de camiones ya que con la operación de estos semáforos se impide su ingreso y se evitan daños en la infraestructura del túnel. Si los Inspectores careciesen de esta facultad, Carabineros de Chile debería hacerse presente para regular estas situaciones. Otro tanto acontecería con el control en las Plazas de Pesaje y el pago de peajes en las rutas concesionadas.

Hacer ver además que limitar esta facultad de los inspectores fiscales puede significar un factor negativo para el sector financiero que está invirtiendo en las obras públicas interurbanas y urbanas vía concesiones.

A continuación, el señor Subsecretario anunció que se presentaría una indicación para que los recursos provenientes de la aplicación de multas provenientes de fotorradars ingresaran al Fondo Común Municipal.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, consultó cuál fue la razón que se esgrimió para eliminar a los Inspectores Fiscales en esta iniciativa legal.

Al respecto, el señor Subsecretario respondió que en la Comisión de Gobierno Interior de la Cámara de Diputados se consideró que si se entregaba esta facultad a Carabineros de Chile, entidad cuya probidad no merece ningún reparo, no resultaba lógico requerir además de Inspectores Fiscales considerando que se eliminaban a los Inspectores Municipales.

El Honorable Senador señor Mario Ríos expresó que muchas de las informaciones que se toman en consideración para la aprobación de una determinada iniciativa pueden ser poco confiables. Para fundamentar su aseveración informó que se decía que Chile detentaba un alto índice de accidentes de tránsito, con 2.000 personas muertas durante el año. Sin embargo, de acuerdo a las últimas informaciones emanadas de Carabineros de Chile, el 50% de las personas fallecidas durante el año 2001, fueron peatones, y las personas fallecidas como consecuencia de colisiones de tránsito no superaron las 800. Esta cifra era desconocida, de lo cual se infiere que los conductores chilenos no tienen la más alta tasa de accidentes de América Latina, como algunos han afirmado.

A continuación, el señor Senador anunció que de aprobarse esta iniciativa legal, será partidario de que los recursos que se recauden por estas multas ingresen al Fondo Común Municipal.

El Honorable Senador señor Jovino Novoa expresó que se debe buscar una solución completa y racional al tema, a fin de terminar con prácticas cuestionables. Negarse a tener registros de infracción, con o sin imágenes, sería privarse de un instrumento adecuado. Entregar a Carabineros de Chile su operación restringiría casi al mínimo las posibilidades de malos usos y de efectos negativos.

Respecto de los Inspectores Fiscales, el señor Senador expresó que las explicaciones entregadas por el Abogado del Ministerio de Obras Públicas son satisfactorias, por lo que propuso acotar en forma precisa el objetivo de las funciones de estos funcionarios.

El Honorable Senador señor Mario Ríos expresó que la instalación de los fotorradars es el resultado de una acción excesivamente centralizada por parte del Ministerio de

Transportes y telecomunicaciones. Según su parecer estos equipos deberían instalarse a partir de una acción conjunta de Carabineros de Chile y los municipios.

El Honorable Senador señor Carlos Cantero expresó que el texto del proyecto de ley excede al enunciado del título de esta iniciativa legal, por lo cual sería posible analizar otros temas. Sin embargo, precisó que esta iniciativa no pretende disuadir conductas en la conducción de un vehículo, ya que se refiere más bien a un tema de financiamiento municipal, pues se trata de reorientar la mayor cantidad de recursos para otros fines y no para disuadir conductas.

Para avanzar en el estudio de este proyecto de ley, resulta fundamental en concepto del señor Senador, conocer el destino de los recursos y no sólo el recurso proveniente de estos equipos de registro. Todos los recursos provenientes de infracciones por velocidad y luz roja deberían tener como destino el Fondo Común Municipal, ya que se trata de un tema de equidad y de redistribución aparte. Del análisis de la concentración del parque vehicular se evidencia una gran concentración de los beneficios en Santiago, y si se realiza una correlación entre la concentración de los vehículos, la concentración de las infracciones y la concentración de la población, el resultado indica que esta correlación es muy alta, lo que demuestra que la concentración demográfica en Chile no logra romper el predominio de Santiago.

Desde la perspectiva anterior, resulta preferible buscar mecanismos de redistribución de recursos que cautelen la equidad y una eficiente redistribución con un enfoque distinto al que actualmente existe. Las interacciones que se observan entre Carabineros e Inspectores Municipales y entre éstos y los ciudadanos se restringen fundamentalmente a establecer si se cursó o no la infracción por velocidad. Pero en los problemas de contaminación, focos de

basura, focos de infección, la situación es diferente ya que no existe una relación directa entre el hecho y la sanción económica.

En consecuencia se observa la existencia de una asimetría entre las actuaciones de los agentes del Estado, frente a una infracción de velocidad y a otra que ocasiona daño al medio ambiente o tiene relación con tráfico de drogas, delincuencia u otras.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jorge Pizarro, manifestó que es importante legislar en esta materia evitando que el círculo perverso que se genera cuando los recursos forman parte de los presupuesto municipales.

Puesto en votación general el proyecto, se aprobó la idea de legislar por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

Se efectúa, a continuación, una relación de las indicaciones presentadas, explicándose las disposiciones en que inciden, así como los acuerdos adoptados sobre las mismas.

Las indicaciones presentadas por el Ejecutivo son las siguientes:

ARTÍCULO UNICO

1.- Para reemplazar su encabezado por: “Artículo 1º”.

En discusión la indicación, ningún señor Senador hace uso de la palabra. En votación, se aprueba con la enmienda de suprimir en el encabezamiento, la referencia a modificar un artículo específico, pues como se verá, se modifican más disposiciones de dicha ley de Tránsito.

Letra a)

2.- Para reemplazar la letra a) del Artículo único, que ahora pasa a ser Artículo 1º, por la siguiente:

a) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Puesta en discusión la indicación, el H. Senador señor Novoa precisó que esta norma distingue entre los equipos de registro y los de detección de infracciones. Los primeros, conocidos como fotorradars, proporcionan una fotografía, en tanto que los segundos miden la velocidad.

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

Letra b)

3.- Para agregar al final de la letra b) a continuación de la expresión “Carabineros de Chile” las expresiones “o inspectores fiscales”.

En discusión la indicación hace uso de la palabra el Honorable Senador señor Novoa quien propone agregar a continuación de la expresión “Carabineros de Chile” la expresión: “y, para el cumplimiento de sus funciones específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”

En votación esta indicación se aprueba con la modificación propuesta y otras de carácter formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

Eliminar en el inciso séptimo del artículo 4° de la ley 18.290, de Tránsito, la expresión “o municipales”.

En votación la indicación se aprueba con una enmienda formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

A continuación, los Honorables Senadores señora Matthei y señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega, presentaron las siguientes indicaciones:

Reemplazar el artículo 150 de la ley N° 18.290, de Tránsito, por el siguiente:

“Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar, cuando transporten escolares, no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.”.

En discusión la indicación, hizo uso de la palabra el Honorable Senador señor Cantero quien manifestó su inquietud por el hecho de que se permita aumentar la velocidad en la Carretera Panamericana en aquellos lugares en que las vías tienen un solo sentido.

Asimismo, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, expresó que no considera conveniente que al transporte de carga se le limite la velocidad a 90 kilómetros en zonas rurales, considerando que la modernización que ha experimentado el transporte de carga tanto en sus vehículos como en sus equipos, les permite operar con tanta seguridad como en el caso de los vehículos livianos.

Finalmente, el Honorable Senador señor Vega propuso establecer 90 kilómetros por hora, como límite permanente de velocidad, a los vehículos de transporte escolar ya sea que lleven o no escolares en su interior.

Aceptada la sugerencia del Honorable Senador señor Vega, la Comisión unánimemente acordó suprimir la frase: “cuando transporte escolares”, en el numeral 2.3. de la indicación presentada para reemplazar el artículo 150 de la ley de tránsito.

En votación la indicación se aprueba con la modificación propuesta, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

Derogar el número 3 del artículo 197 de la ley N° 18.290, de Tránsito.

En votación la indicación se aprueba por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

Agregar el siguiente artículo 200 bis, nuevo, a la ley N° 18.290, de Tránsito:

“Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora máximo de velocidad del artículo 150.

En discusión la indicación el Honorable Senador señor Novoa señaló que esta norma considera ciertos márgenes de tolerancia porque los instrumentos no son absolutamente precisos.

En votación la indicación se aprueba por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

A continuación el Ejecutivo presentó las siguientes indicaciones:

Artículos 2º, 3º Y 4º, nuevos

4. Para incorporar a continuación del artículo único, que pasa a ser artículo 1º del proyecto, los siguientes artículos 2º, 3º y 4º, nuevos:

“Artículo 2º.- Modifícase el inciso segundo del artículo 14 , de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el DFL N° 1-19.704, de Interior, de 2002, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el número 4 la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).

b) Sustitúyese, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Agrégase el siguiente número 6, nuevo:

“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.”.

En votación la indicación respecto al artículo 2º, se aprueba con enmiendas formales, por cuatro votos a favor de los Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Pizarro y Vega, y la abstención del Honorable Senador señor Novoa.

Artículo 3º.- Reemplázase el artículo 55 de la Ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los juzgados de policía local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal. Con todo, un 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”.

En votación la indicación respecto a este artículo 3º, se aprueba con enmiendas formales, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

Artículo 4°.- Agréganse en el inciso cuarto del artículo 24 de la Ley N° 18.827, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14, de la Ley N° 18.695, Orgánica de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la Ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”.

En votación la indicación, respecto al artículo 4°, se aprueba con una enmienda formal, por la unanimidad de los miembros de la Comisión Honorables Senadores señores Cantero, Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

MODIFICACIONES

En conformidad con los acuerdos adoptados, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene a honra proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados:

ARTÍCULO ÚNICO

Sustituir el encabezamiento por el siguiente:

“Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito:”.

Letra a)

Sustituirla por la siguiente:

“a) Reemplázase el inciso segundo del artículo 4º, por el siguiente:

"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Letra b)

Reemplazarla por la siguiente:

“b) Sustitúyese el inciso sexto del artículo 4º, por el siguiente:

"Los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja sólo podrán ser operados por Carabineros de Chile y, para el cumplimiento de sus funciones

específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Agregar a continuación de la letra b), las siguientes letras c), d), e) y f) nuevas:

“c) Elimínase en el inciso séptimo del artículo 4° la frase “o municipales”.

d) Reemplázase el artículo 150 por el siguiente:

“Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.”.”.

e) Derógase el número 3 del artículo 197.

f) Agrégase, a continuación del artículo 200, el siguiente artículo 200 bis, nuevo:

“Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.”.”.

A continuación, incorporar los siguientes artículos 2º, 3º y 4º, nuevos:

“Artículo 2º.- Modifícase el inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1-19.704, del Ministerio del Interior, de 2002, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el número 4 la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).

b) Sustitúyese, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Agrégase el siguiente número 6, nuevo:

“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.”.”.

Artículo 3°.- Reemplázase el artículo 55 de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los Juzgados de Policía Local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal. Con todo, un 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”.

Artículo 4°.- Agréganse en el inciso cuarto del artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste le corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”.

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito:

a) Reemplázase el inciso segundo del artículo 4º, por el siguiente:

"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

b) Sustitúyese el inciso sexto del artículo 4º, por el siguiente:

"Los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja sólo podrán ser operados por Carabineros de Chile y, para el cumplimiento de sus funciones específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

c) Elimínase en el inciso séptimo del artículo 4° la frase “o municipales”.

d) Reemplázase el artículo 150 por el siguiente:

“Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.”.

e) Derógase el número 3 del artículo 197.

f) Agrégase, a continuación del artículo 200, el siguiente artículo 200 bis, nuevo:

“Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.”.

Artículo 2°.- Modifícase el inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1-19.704, del Ministerio del Interior, de 2002, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el número 4 la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).

b) Sustitúyese, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Agrégase el siguiente número 6, nuevo:

“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.”

Artículo 3°.- Reemplázase el artículo 55 de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los Juzgados de Policía Local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal. Con todo, un 18% de todas dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”

Artículo 4º.- Agréganse en el inciso cuarto del artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste le corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”.”.

Acordado en sesiones celebradas los días 8 y 9 de mayo de 2002, con asistencia de sus miembros, Honorables Senadores señores Jorge Pizarro (Presidente), Carlos Cantero, Roberto Muñoz Barra, Jovino Novoa y Ramón Vega.

Sala de la Comisión, a 9 de mayo de 2002.

(FDO): MARÍA ISABEL DAMILANO PADILLA

Secretario Accidental

**INFORME DE LA COMISIÓN DE HACIENDA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE
LEY DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE MODIFICA LA LEY
N° 18.290, DE TRÁNSITO, EN LO RELATIVO A LA OPERACIÓN DE LOS
EQUIPOS DE REGISTRO Y DETECCIÓN DE INFRACCIONES POR
VELOCIDADES Y LUZ ROJA (2904-06).**

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de informaros el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, señalado en el rubro, iniciado en Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de “suma”.

A la sesión en que vuestra Comisión de Hacienda analizó esta iniciativa legal, asistieron el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Javier Etcheberry; el señor Subsecretario de Transportes, don Patricio Tombolini; el Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Francisco Vidal; el Jefe de la División Jurídica del Subsecretario de Desarrollo Regional y Administrativo, don Eduardo Pérez; el asesor de la misma Subsecretaría, don Rodrigo Cabello y el Asesor del Subsecretario de Transportes, don Patricio Bell.

Asimismo, concurrió a la sesión el Honorable Diputado señor
Jaime Jiménez.

- - -

NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL

Conforme a los artículos 107 y 111 de la Constitución Política de la República, son normas de rango orgánico constitucional las contenidas en los artículos 2º, 3º y 4º del proyecto de ley, por lo que deben ser aprobados con los votos de las cuatro séptimas partes de los Senadores en ejercicio.

- - -

Este proyecto tuvo su origen en un mensaje de S. E. el Presidente de la República e inició su tramitación en la Honorable Cámara de Diputados el día 9 de abril de 2002, la cual lo despachó, en primer trámite constitucional, el 7 de mayo del año en curso.

La iniciativa legal en estudio ingresó al Senado el 7 de mayo del presente año, y fue remitida para su estudio a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, la que lo despachó en dos sesiones celebradas los días 8 y 9 del mismo mes.

La Comisión recién señalada la sometió a conocimiento de esta Comisión de Hacienda, por haberse incorporado en su trámite normas propias de su competencia.

OBJETIVOS FUNDAMENTALES DEL PROYECTO

El proyecto, según expresa el Ejecutivo en su mensaje, tiene por fin mejorar la gestión en materia de operación de los equipos de registro y detección de infracciones de normas de tránsito relativas a límites de velocidad y a luces rojas semaforizadas, así como garantizar mayores niveles de transparencia en la destinación de los fondos provenientes de las multas cursadas por quebrantamiento de las normas señaladas.

- - -

ARTICULOS DE COMPETENCIA DE LA COMISION DE HACIENDA

De acuerdo al artículo 27 del Reglamento del Senado, corresponde conocer a la Comisión de Hacienda, por ser de su competencia, los artículos 2º, 3º y 4º, nuevos, a saber:

Artículo 2º

Este artículo introduce un nuevo numeral 6º en el inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades,

que establece, junto con la autonomía financiera de los municipios, los recursos que ingresarán al Fondo Común Municipal.

Este nuevo numeral agrega como recursos de dicho Fondo Común Municipal, un 82% de lo recaudado por las multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.

El señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones manifestó que la idea original del proyecto del Ejecutivo apuntaba a destinar el total de los ingresos producidos por concepto de infracciones de tránsito relativas al exceso de velocidad, al Fondo Común Municipal, por cuanto de este modo se evitaba el incentivo perverso que existe por parte de los Municipios para hacer uso indebido de los mecanismos de detección de infracciones o de detección y registro de infracciones.

Expresó a continuación que, sin embargo, debido a la modificación que sufrió este proyecto en el trámite en la Honorable Cámara de Diputados, los recursos por las infracciones de tránsito permanecerían en directo beneficio de la municipalidad en cuyo territorio se cometió la infracción.

Es por ello, manifestó, que el Ejecutivo se allanó a una solución que no le satisface plenamente, a saber, que al menos las multas cursadas por las infracciones detectadas por los equipos de registro de infracciones, sean destinadas al Fondo Común Municipal.

Luego, expuso la Honorable Senadora señora Matthei, quien expresó que estaba de acuerdo con la idea original del Ejecutivo y que, en su concepto, el

abuso mayor se cometió con la instalación de los fotorradars, aunque hizo también presente que esta situación de abuso se venía produciendo de mucho antes que se utilizaran estos equipos de registro; y finalmente señaló que teme que el uso indebido se seguirá produciendo, por lo que los parlamentarios debieran estar muy atentos al modo en que operen los municipios en esta materia.

En seguida, ante una consulta del Honorable Senador señor García, el Subsecretario señor Vidal, informó que el total recaudado por multas por infracciones de tránsito fue de treinta mil millones de pesos el año pasado y de este total, aproximadamente, cuatro mil millones de pesos corresponden a infracciones por exceso de velocidad.

El Honorable Senador señor García expresó que votaría en contra de esta norma y fundó su parecer en que en el proyecto se contemplan una serie de resguardos que antes no existían, como dejar el sistema bajo la custodia de Carabineros. Sostuvo que él hubiera optado por una solución intermedia, esto es, que un porcentaje de lo recaudado fuera directamente al municipio, porque alguien debe hacer la inversión para estos equipos de detección y registro.

Por otra parte, dijo que no le cabe dudas que los fotorradars han funcionado como sistema de financiamiento municipal, lo que ha sido la principal causa por la cual se han implementado y la razón que los alcaldes han tenido en instalarlos; pero, en alguna forma, también han servido para regular la velocidad excesiva de camiones y buses.

Los Honorables Senadores señores Gazmuri y Boeninger compartieron el criterio expresado por la Senadora señora Matthei y el Gobierno, por lo que

anunciaron su voto favorable, haciendo la misma prevención de que se habría evitado mejor el incentivo perverso de las municipalidades si todas las multas por infracciones de tránsito fueran enviadas al Fondo Común Municipal.

- Puesto en votación el artículo 2° del proyecto, fue aprobado, sin enmiendas, por tres votos a favor, de los Honorables Senadores señora Evelyn Matthei y señores Jaime Gazmuri y Edgardo Boeninger, y con el voto en contra del Honorable Senador señor José García.

Artículo 3°

Esta norma que modifica el artículo 55 de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, se refiere a la distribución que los municipios deben hacer de los recursos que perciban por concepto de multas. Por regla general, dispone que las multas cursadas por infracciones cometidas en el territorio de una comuna quedan a beneficio de la misma municipalidad, con la excepción que se indica en la norma del artículo 2° nuevo, antes reseñado, en cuya virtud las infracciones que allí se indican deberán ser remitidas por la respectiva Municipalidad, al Fondo Común Municipal.

Asimismo, se ordena que del total de las multas percibidas, un 18% debe destinarse al Servicio Nacional de Menores (SENAME), debiendo colocar a disposición de este Servicio, a lo menos, quincenalmente estos recursos.

- Puesto en votación el artículo 3° del proyecto, fue aprobado, con una enmienda formal como figura en el texto, por tres votos a favor, de los

Honorables Senadores señora Evelyn Matthei y señores Edgardo Boeninger y Jaime Gazmuri, y con el voto en contra del Honorable Senador señor José García.

Artículo 4°

Modifica el inciso cuarto del artículo 24 de la ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

Este precepto se refiere a las normas que adecuan la distribución de los recursos entre comunas que perciben multas originadas en comunas distintas. En efecto, la comuna que perciba una multa por infracción de tránsito de otra comuna, debe retener para sí un 20 % de la multa y el porcentaje restante remitirlo al Registro de Multas del Tránsito no pagadas, que, a su vez, debe remitirlo a la comuna en la que se cometió la infracción.

La nueva norma que se agrega, señala que tratándose de aquellas multas que deben remitirse al Fondo Común Municipal, el municipio receptor de esos recursos deberá enviarlos directamente a dicho Fondo y, en este caso, no procederá la deducción del 20% antes referido.

Asimismo, la municipalidad que reciba el pago deberá remitir al Registro de Multas del Tránsito, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda, para que proceda a eliminar la anotación respectiva.

Esto, sin perjuicio de la parte que corresponda al Servicio Nacional de Menores (18%), que también deberá ser remitido por la municipalidad que perciba la multa.

En relación con este precepto, el Ejecutivo formuló una indicación con dos propósitos:

1.- sustituir el inciso segundo del mismo artículo en comento por el siguiente:

"La operación y administración permanente del Registro corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo a un reglamento que dictará el Presidente de la República, y que deberá ser suscrito conjuntamente por los Ministerios de Justicia y de Transportes y Telecomunicaciones.", y

2.- para agregar, como artículo transitorio, nuevo, el siguiente:

"Artículo transitorio.- La operación y administración del Registro de Multas del Tránsito No Pagadas, creado por la Ley N° 19.676, corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación, una vez vencido el contrato de concesión actualmente vigente bajo el amparo del artículo N° 24 inciso 2° de la Ley N° 18.287, que en virtud de esta ley se sustituye.".

La indicación viene fundada en las siguientes consideraciones:

El Gobierno recuerda que de conformidad al mandato legal contenido en el artículo 24 de la ley N° 18.287, el Registro de Multas no Pagadas debe ser

fiscalizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y regulado a través de un reglamento dictado por el Presidente de la República a través de la aludida Secretaría de Estado, el cual debía contemplar la licitación pública de la operación y administración del mencionado Registro.

Por esa misma razón, se dictó el Decreto Supremo N° 152, de 2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que además de normar el citado Registro, dispuso, precisamente, la licitación pública dirigida a concesionar su operación y administración, por un período de cinco años, renovable por un año.

El concurso se verificó conforme a derecho durante el año 2001, culminando con la adjudicación de la concesión el 5 de septiembre de 2001, al Consorcio "INDECS/ADEXUS", por un lapso de 5 años, renovable por un año si ninguna de las partes manifiesta por escrito su voluntad en contrario.

A continuación, el fundamento de la indicación señala que no obstante lo referido precedentemente, no debe perderse de vista que el Registro de Multas no Pagadas, se encuentra asociado a una norma de orden público: La aplicación de una sanción representada por el pago de una multa originada en un procedimiento incoado ante un Juzgado de Policía Local.

En ese contexto y aprovechando la revisión de la normativa del sector que el proyecto de ley en estudio involucra, el Ejecutivo ha considerado tras un profundo análisis la conveniencia de entregar la operación permanente del ya mencionado Registro, a un órgano de la Administración del Estado, representado en este caso por el Servicio de Registro Civil e Identificación, con lo que se recurre para el desempeño de esta tarea a un órgano de probada experiencia en la materia y que ofrece garantías de ecuanimidad y solvencia técnica a todos los sectores sin excepción.

Finalmente, y con el propósito de que esta iniciativa no afecte derechos vigentes reconocidos en este ámbito a particulares, la indicación propone que el cambio de administración comience a materializarse solo una vez expirado el plazo de la actual concesión.

- La Comisión aprobó el precepto con la indicación del Ejecutivo en los siguientes términos:

- 1. la sustitución del inciso segundo, por la unanimidad de sus miembros, Honorables Senadores señora Evelyn Matthei y señores Edgardo Boeninger, Alejandro Foxley, José García y Jaime Gazmuri;**
- 2. la modificación al inciso cuarto de la misma norma, por cuatro votos a favor de los Honorables Senadores señora Evelyn Matthei y señores Edgardo Boeninger, Alejandro Foxley y Jaime Gazmuri, y el voto en contra del Honorable Senador señor José García.**

Además, el artículo transitorio propuesto fue aprobado por unanimidad por los miembros de la Comisión.

FINANCIAMIENTO

El proyecto no implica costo fiscal alguno.

- - -

En mérito de las consideraciones anteriores, vuestra Comisión de Hacienda tiene el honor de proponeros que aprobéis el proyecto de ley en informe despachado por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones de esta Corporación, con las siguientes modificaciones:

Artículo 3º

En el artículo 55 que se reemplaza, colocar como inciso segundo, el texto que comienza con la frase “Con todo, un 18% de todas dichas multas...” y que termina con el sustantivo “recursos.”.

En seguida, en dicho texto, sustituir la frase “Con todo” por el vocablo “**Sin embargo**” y suprimir la palabra “**todas**”.

Artículo 4º

Reemplazarlo por el siguiente:

“Artículo 4º.- Modificase el artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en la siguiente forma:

a) Sustitúyese el inciso segundo por el siguiente:

“La operación y administración permanente del Registro corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo a un reglamento que

dictará el Presidente de la República, y que deberá ser suscrito conjuntamente por los Ministerios de Justicia y de Transportes y Telecomunicaciones.”, y

- b) Agréganse en el inciso cuarto, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste le corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”

En seguida, incorpórase el siguiente artículo transitorio, nuevo:

"Artículo transitorio.- La operación y administración del Registro de Multas del Tránsito No Pagadas, creado por la ley N° 19.676, corresponderá al

Servicio de Registro Civil e Identificación, una vez vencido el contrato de concesión actualmente vigente bajo el amparo del artículo 24, inciso segundo, de la ley N°18.287, que en virtud de esta ley se sustituye."

- - -

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley despachado por la Comisión queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de tránsito:

a) Reemplázase el inciso segundo del artículo 4°, por el siguiente:

"Para los efectos del inciso anterior, podrán utilizarse equipos de registro y de detección de infracciones, en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

b) Sustitúyese el inciso sexto del artículo 4°, por el siguiente:

"Los equipos de registro y detección de infracciones relativas a velocidad y luz roja sólo podrán ser operados por Carabineros de Chile y, para el cumplimiento de sus funciones específicas por inspectores fiscales designados por el Ministerio de Obras Públicas o Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

c) Elimínase en el inciso séptimo del artículo 4º la expresión "o municipales".

d) Reemplázase el artículo 150 por el siguiente:

"Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.- En zonas urbanas:

1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: 50 kilómetros por hora.

2.- En zonas rurales:

2.1. En caminos con una pista de circulación en cada sentido: 100 kilómetros por hora.

2.2. En caminos de dos o más pistas de circulación en un mismo sentido: 120 kilómetros por hora.

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar, no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora.”.

e) Derógase el número 3 del artículo 197.

f) Agrégase, a continuación del artículo 200, el siguiente artículo 200 bis, nuevo:

“Artículo 200 bis.- Para los efectos de la calificación y penalidad de las infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción menos grave, exceder en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción grave, exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Constituirá infracción gravísima, exceder en más de 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.”.

Artículo 2º.- Modificase el inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se contiene en el decreto con fuerza de ley N° 1-19.704, de Interior, de 2002, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el número 4 la conjunción “y” final y la coma (,) que la antecede, por un punto y coma (;).

b) Sustitúyese, en el número 5, el punto aparte (.) por una coma (,) seguida de la conjunción “y”.

c) Agrégase el siguiente número 6, nuevo:

“6.- Un 82% de lo recaudado por multas impuestas por los Juzgados de Policía Local, por infracciones o contravenciones a las normas de tránsito, detectadas por medio de equipos de registro de infracciones.”.

Artículo 3º.- Reemplázase el artículo 55 de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, por el siguiente:

“Artículo 55.- Las multas que los juzgados de policía local impongan no estarán afectas a recargo legal alguno y serán a beneficio de la comuna en cuyo territorio se cometió la infracción, salvo aquellas que, según dispone el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, deben ser destinadas al Fondo Común Municipal.

Sin embargo, un 18% de dichas multas se destinará al Servicio Nacional de Menores para la asistencia y protección del menor en situación irregular, para cuyo efecto, las municipalidades deberán poner a disposición del señalado Servicio a lo menos quincenalmente estos recursos.”.

Artículo 4°.- Modifícase el artículo 24 de la ley N° 18.287, que establece el procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en la siguiente forma:

a) Sustitúyese el inciso segundo por el siguiente:

“La operación y administración permanente del Registro corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación, de acuerdo a un reglamento que dictará el Presidente de la República, y que deberá ser suscrito conjuntamente por los Ministerios de Justicia y de Transportes y Telecomunicaciones.”, y

b) Agréganse en el inciso cuarto, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), las siguientes oraciones finales: “No obstante, tratándose de aquellas multas a que se refiere el número 6 del inciso segundo del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, la municipalidad que reciba el pago, enterará directamente al Fondo Común Municipal la parte de la multa que a éste le corresponda. En este caso, no procederá la deducción del 20% antes señalado. Con todo, la municipalidad que reciba el pago, deberá remitir al Registro, dentro de los treinta días siguientes, el arancel que a éste

corresponda para que proceda a eliminar la anotación respectiva. Lo dispuesto en el presente inciso se entiende sin perjuicio de la deducción previa del 18% de beneficio del Servicio Nacional de Menores, establecido en el artículo 55 de la ley N° 15.231, y cuya remisión al señalado Servicio corresponderá al municipio que reciba el pago.”.

Artículo transitorio.- La operación y administración del Registro de Multas del Tránsito No Pagadas, creado por la ley N° 19.676, corresponderá al Servicio de Registro Civil e Identificación, una vez vencido el contrato de concesión actualmente vigente bajo el amparo del artículo 24, inciso segundo, de la ley N° 18.287, que en virtud de esta ley se sustituye.”.

- - -

Acordado en sesión realizada el día 13 de mayo de 2002, con asistencia de los Honorables Senadores señor Jaime Gazmuri (Presidente accidental), señora Evelyn Matthei y señores Edgardo Boeninger, Alejandro Foxley y José García.

Sala de la Comisión, a 13 de mayo de 2002.

(FDO): CÉSAR BERGUÑO BENAVENTE

Secretario de la Comisión

**MOCIÓN DE LOS HONORABLES SENADORES SEÑORES HORVATH Y
PROKURICA, MEDIANTE LA CUAL INICIAN UN PROYECTO DE ACUERDO
QUE MODIFICA EL REGLAMENTO DEL SENADO, A FIN DE ESTABLECER
UNA REPRESENTACIÓN PROPORCIONAL DE LOS COMITÉS EN LA MESA Y
EN LA PRESIDENCIA DE LAS COMISIONES (S 612-09)**

CONSIDERANDO:

Que el Senado, es una institución fundamental del sistema democrático de nuestro país, en la que se encuentran representados todos los sectores políticos de la nación.

Que las actuales disposiciones del Reglamento del Senado, no establecen la posibilidad de que exista una distribución equitativa tanto de los cargos en la mesa de la corporación, como en las comisiones de trabajo legislativo, de acuerdo a la representación parlamentaria que tenga cada partido.

Que esta situación permite que en una institución democrática por excelencia, amplios sectores de la representación nacional queden excluidos, tanto de la conducción de la corporación como de las comisiones legislativas.

En virtud de lo anteriormente expuesto es que venimos en presentar el siguiente proyecto para modificar el Reglamento del Senado.

PROYECTO DE ACUERDO

Modifícase el Reglamento del Senado en la forma que a continuación se indica:

1. En el artículo 15, agregase, a continuación del actual inciso segundo, los siguientes incisos, tercero, cuarto y quinto.

"Los comités que forman parte del Senado estarán representados en la mesa por un número proporcional al de Senadores con que cuentan, lo que se determinará según un coeficiente fijo resultante de dividir el total de los cargos de la mesa por el número de Senadores de la Corporación: este coeficiente se multiplicará por el número de Senadores de cada Partido Político y ese resultado señalará los cargos que le corresponden.

Para efecto de lo dispuesto en el inciso anterior, dos o más partidos políticos podrán sumar el número de Senadores con que cuentan, pudiendo incluir, además, a Senadores independientes.

En caso de fracciones, se aplicará la ley que determina la manera de computar las fracciones del número de miembros de una corporación".

2. Agréganse al artículo 32, los siguientes incisos segundo, tercero, cuarto y quinto, pasando los actuales segundo y tercero a ser sexto y séptimo, respectivamente:

"De igual forma, los comités que forman parte del Senado estarán representados en las Presidencias de las Comisiones por un número proporcional al de Senadores con que cuentan, lo que se determinará según un coeficiente fijo resultante de dividir el total de cargos de Presidentes de Comisiones por el número de Senadores de la Corporación; este coeficiente se multiplicará por el número de Senadores de cada partido Político y ese resultado señalará los cargos que le corresponden.

Para efecto de lo dispuesto en el inciso anterior, dos o más comités podrán sumar el número de Senadores con que cuentan, pudiendo incluir, además, a Senadores independientes.

En caso de fracciones, se aplicará la ley que determina la manera de computar las fracciones del número de miembros de una corporación.

Las Comisiones cuya presidencia corresponde a cada comité o agrupación de Partidos Políticos serán determinadas mediante elección que hagan los partidos o las agrupaciones, en orden decreciente, a partir de las más altas mayorías".

(FDO): Baldo Prokurica Prokurica,

Senador

**MOCIÓN DE LOS HONORABLES SENADORES SEÑORES PARRA Y RUIZ DE
GIORGIO, CON LA QUE INICIAN UN PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL
ARTÍCULO 3° TRANSITORIO DE LA LEY N° 19.759, EN LO REFERENTE A LA
ENTRADA EN VIGENCIA DE LA NORMA QUE INCORPORA LOS TIEMPOS DE
ESPERA A LA JORNADA DE TRABAJO DE LOS CHOFERES DE VEHÍCULOS
DE CARGA TERRESTRE INTERURBANA (2934-13)**

Honorable Senado:

FUNDAMENTOS

Durante la tramitación del proyecto de ley de la Reformas Laborales (Ley 19.759) se produjo un error de secretaría en relación con la norma relativa a la incorporación de los tiempos de espera a la jornada de trabajo de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana. Dicho error se traduce en que la mencionada norma en lugar de regir desde el día 1° del mes subsiguiente a la publicación de la ley comience a regir el 1° de enero del año 2005.

Al revisar el Informe de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la Cámara es posible constatar que el numeral que modificaba el artículo 25° del Código del Trabajo

contenía tres letras, "a)", "b)"y "c". En cuanto a su aplicación en el tiempo para cada una de las letras existían normas diferentes:

En relación con la letra "a)", que se refería a rebaja de la jornada ordinaria mensual, el artículo tercero transitorio disponía que ella regiría a contar del 1º de enero del año 2005.

Respecto de la letra "b)" no existía norma transitoria especial, por tanto se regía por la norma general de esta ley, establecida en el artículo 1º transitorio, y debió comenzar a regir el 1 de diciembre del año 2001.

- En relación con la letra "c)", que se refería a la obligación de contar con literas para el descanso de los conductores, el artículo 4º transitorio disponía que esta modificación regiría a contar del 1º de enero del año 2003.

Para la discusión en la Sala de Cámara de Diputados sólo se presentó una indicación para modificar este numeral. Dicha indicación sólo se refería a la letra "b)". Ni esa indicación ni ninguna otra alteró la época en que habría de regir la norma consagrada en la letra "b)" del numeral en cuestión. Todo ello se puede constatar al revisar el Diario de Sesiones de la Sesión 33ª de la Legislatura 344 Ordinaria. Por tanto, la Cámara de Diputados aprobó la norma que incorpora los tiempos de espera a la jornada de trabajo de los conductores de vehículos de transporte de carga terrestre para que esta rigiera desde el mes subsiguiente al de la publicación de la ley en el Diario Oficial.

Al elaborarse el Oficio N° 3501, mediante el cual la Cámara de Diputados comunicaba al Senado de la República que había dado su aprobación al proyecto de ley, se cometió un error, pues se procedió a fusionar en la letra "a)", lo que se había aprobado en las letras "a" y "b)", sin reparar en que existían disposiciones transitorias diversas para cada una de estas

letras. Luego el Senado de la República aprobaría las modificaciones introducidas por la Cámara de Diputados, al tenor del oficio antes indicado, y remitiría el texto a S.E. el Presidente de la República para su promulgación y publicación.

En resumen, nos encontramos con una ley que hace aplicable una disposición transitoria a una norma en ella contenida con una fecha de vigencia diversa a la aprobada por la Cámara de Diputados. Es decir, la Cámara de Diputados expresó su voluntad en orden a que las esperas se imputen a la jornada de trabajo de los conductores de vehículos de transporte de carga terrestre a contar de entrada en vigencia de la ley, y la ley dispuso que esta norma ha de regir el año 2005.

Con el objeto de poner en pronta vigencia la normativa aprobada el año recién pasado en relación a los tiempos que se imputan o no a la jornada de trabajo de los conductores de vehículos de transporte de carga terrestre, en uso de nuestras facultades constitucionales, venimos en formular el siguiente

PROYECTO DE LEY

Artículo único. Modifícase el inciso segundo del artículo 3º transitorio de la ley N° 19.759, intercalando a continuación de la frase "del artículo 25", lo siguiente: sólo en lo que se refiere al reemplazo del guarismo "192" por "180..... La segunda modificación que se introdujo al inciso primero del artículo 25 del Código del Trabajo por la ley citada precedentemente, relativa a los tiempos que se imputan o no a la jornada de los trabajadores a que alude esa disposición, regirá a contar del día 1º del mes subsiguiente a la fecha de publicación de la presente ley en el Diario Oficial.

(FDO): Augusto Parra Muñoz.- José Ruiz De Giorgio