

REPUBLICA DE CHILE
DIARIO DE SESIONES DEL SENADO
PUBLICACIÓN OFICIAL
LEGISLATURA 331ª, ORDINARIA
Sesión 29ª, en miércoles 23 de agosto de 1995
Extraordinaria
(De 10:52 a 13:48)
PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES GABRIEL VALDÉS, PRESIDENTE,
Y RICARDO NÚÑEZ, VICEPRESIDENTE
SECRETARIO, EL SEÑOR JOSÉ LUIS
LAGOS LÓPEZ, PROSECRETARIO

VERSION TAQUIGRAFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

- ¿Bitar Chacra, Sergio
- ¿Calderón Aránguiz, Rolando
- ¿Cantuarias Larrondo Eugenio
- ¿Carrera Villavicencio, Maria Elena
- ¿Cooper Valencia, Alberto
- ¿Díaz Sánchez, Nicolás
- ¿Diéz Urzúa, Sergio
- ¿Errázuriz Talavera. Francisco Javier
- ¿Feliú Segovia, Olga
- ¿Fernández Fernández, Sergio
- ¿Frei Bolivar, Arturo
- ¿Frei Ruiz-Tagle, Carmen
- ¿Gazmuri Mujica, Jaime
- ¿Hamilton Depassier, Juan
- ¿Hormazábal Sánchez, Ricardo
- ¿Horvath Kiss, Antonio
- ¿Huerta Celis, Vicente Enrique
- ¿Lagos Cosgrove, Julio
- ¿Larraín Fernández, Hernán
- ¿Larre Asenjo, Enrique
- ¿Lavandero Illanes, Jorge
- ¿Letelier Bobadilla, Carlos
- ¿Martin Díaz, Ricardo
- ¿Matta Aragay, Manuel Antonio
- ¿Muñoz Barra, Roberto
- ¿Núñez Muñoz, Ricardo
- ¿Ominami Pascual, Carlos

¿Otero Lathrop, Miguel
¿Páez Verdugo, Sergio
¿Pérez Walker, Ignacio
¿Piñera Echenique, Sebastian
¿Prat Alemparte, Francisco
¿Ríos Santander, Mario
¿Romero Pizarro, Sergio
¿Ruiz De Giorgio, José
¿Ruiz-Esquide Jara, Mariano
¿Sule Candia, Anselmo
¿Thayer Arteaga, William
¿Urenda Zegers, Beltrán
¿Valdés Subercaseaux, Gabriel
¿Zaldívar Larraín, Adolfo
¿ZaldívarLarraín, Andrés

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

II. APERTURA DE LA SESIÓN

¿Se abrió la sesión a las 10:52, en presencia de 42 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Se da por aprobada el acta de la sesión 3ª, ordinaria, en 31 de mayo del año en curso, que no ha sido observada.

El acta de la sesión 4ª, ordinaria, en 6 de junio del presente año, se encuentra en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

IV. CUENTA

El señor VALDÉS (Presidente) -¿ Se va a dan cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

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

Oficios

Del señor Ministro de Obras Públicas, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Siebert, relacionado con la reposición del muro costero de la localidad de Quicaví, comuna de Quemchi, Décima Región.

Del señor Director del Servicio de Impuestos Internos, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Ruiz-Esquide, relativo a la

instalación de una oficina de dicho Servicio en la ciudad de Lota, Octava Región.

Tres del señor Director Nacional de Vialidad:

Con el primero, contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Siebert, relativo a las inversiones que se efectuarán en la ruta 225, entre Puerto Varas y Alerce, y a la mantención de la Ruta V-50, en el tramo que señala.

Con los dos siguientes, contesta igual número de oficios enviados en nombre del Senador señor Ruiz-Esquide: uno, relacionado con la construcción de una ruta que una las localidades que indica, hasta el camino de San Carlos; y el otro, acerca de los caminos Lebu-Quiapo y Curaquilla-Lavapié, en la Octava Región.

¿Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes

De la Comisión de Gobierno, Descentralización y Regionalización, y de la de Hacienda, recaídos en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional e iniciado en mensaje de Su Excelencia el Presidente de la República, que modifica la ley N° 19.253, que estableció normas sobre protección, fomento y desarrollo de los indígenas y creó la Corporación Nacional de Desarrollo Indígena.

¿Queda para tabla.

De la Comisión de Régimen Interior, recaído en el proyecto de acuerdo propuesto por el Senador señor Bitar, mediante el cual sugiere introducir una modificación en el Reglamento del Senado con el objeto de crear una Oficina de Presupuesto.

¿Queda para tabla conjuntamente con el informe de la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento

El señor VALDÉS (Presidente) Terminada la Cuenta.

V. ORDEN DEL DÍA

Boletín N°851-09

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Corresponde continuar el análisis particular del proyecto que modifica la Ley del Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir, con nuevo segundo informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

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

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 1ª, en 31 de mayo de 1994.

Informes de Comisión:

Transportes, sesión 19ª, en 22 de noviembre de 1994.

Transportes (segundo), sesión 52ª, en 12 de abril de 1995.

Transportes (nuevo segundo), sesión 23ª, en 2 de agosto de 1995.

Discusión:

Sesiones 21ª, en 23 de noviembre de 1994. (se aprueba en general); 56ª, en 2 de mayo de 1995 (vuelve a Comisión de Transportes); 24ª, en 8 de agosto de 1995 (queda para segunda discusión); 26ª, 27ª y 28ª, en 16, 17 y 22 de agosto de 1995 (queda pendiente la discusión particular).

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ El objeto de esta sesión extraordinaria es ayudar a terminar la discusión particular del proyecto en el día de hoy.

Para ello, la Mesa se permite sugerir que la Sala continúe tratando todas aquellas materias que se encuentren pendientes, excluyendo la relativa a las multas. En la sesión de ayer concluyó el debate acerca de la creación de las escuelas de conductores. Aún resta pronunciarse sobre el tema concerniente a las licencias.

Si le pareciera a la Sala, y con el propósito de atender una petición del Comité Renovación Nacional, podríamos analizar todas las materias que no guarden relación con las multas, la cual quedaría pendiente.

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

El señor VALDÉS (Presidente) Sí, señor Senador.

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, todavía no hemos terminado completamente el tema de las escuelas de conductores. Ayer aprobamos la idea principal, pero aún falta definir su constitución, su funcionamiento, sus requisitos, etcétera. Así que lo procedente sería continuar avanzando en esta materia.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Me parece muy bien. Luego habría que abordar lo relativo a las licencias.

El señor HAMILTON.¿ Pido la palabra.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Puede hacer uso de ella, Su Señoría.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, resulta muy loable su proposición, realizada al comienzo de la sesión anterior, de tratar el proyecto dividido por temas. Sin embargo, tal sistema no ha resultado conveniente en la práctica, por la complejidad de la iniciativa, y ha complicado la discusión. Ayer, por ejemplo, aprobamos la creación de las escuelas de conductores, pero luego

nos enredamos en una serie de normas del informe y de indicaciones presentadas por los señores Senadores en relacion con la materia.

Por consiguiente, considero que la forma mas económica de acometer el estudio del proyecto es, a la larga, la que establece el Reglamento, esto es, artículo por artículo e indicación por indicación.

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, pienso que la situación a que alude el Senador señor Hamilton se dio ayer porque, precisamente, no se siguió el sistema de tratar todas las indicaciones relacionadas con el tema en una misma oportunidad. Fue ése el motivo por el cual tuvimos que volver a referirnos al asunto de las escuelas de conductores en varias oportunidades, y es un problema con el que nos vamos a seguir encontrando si continuamos procediendo en la misma forma.

Desde un punto de vista técnico, considero que lo más apropiado sería debatir una determinada materia considerando todos los artículos y todas las indicaciones concernientes a la misma.

Ahora bien, es indudable que este proyecto, una vez aprobado en particular, deberá ser necesariamente revisado por Secretaría en razon del sistema seguido en la Comisión y de las innumerables modificaciones de ubicación que registran sus preceptos. Por ejemplo, en materia de delitos, las normas correspondientes fueron trasladadas a otro lugar del texto, sin haber sido especificadas como artículos bis, lo que obligará, desde el punto de vista de la técnica legislativa, a llevar a efecto un ajuste por parte de Secretaría. Lo más probable es que aparezca más de alguna disposición sobre la que no haya habido pronunciamiento.

Por esa razón, y con el ánimo de simplificar el estudio de la iniciativa, sugiero proceder en los términos indicados, esto es, discutir el proyecto por temas, lo que redundaría en un tratamiento mas expedito. En todo caso, me allano a lo que resuelva la mayoría.

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

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, abundando en la argumentación de la Senadora señora Feliú, cabe destacar lo que varias veces hemos señalado durante el transcurso del debate. En un intento de muy buena fe y respetable, desde la perspectiva de aportar ideas a la legislación, la Comisión de Transportes, con la aprobación en general del Senado ¿para ser claro¿, cambió completamente el proyecto de la Cámara de Diputados. Ello ha generado un conflicto con los miembros de la otra rama del Parlamento, que estiman que en el Senado no se ha respetado lo realizado por ella. Pienso que esto hay que tenerlo presente.

En segundo lugar, reconozco que el debate de la iniciativa es un tanto complicado; sin embargo, ayer ya avanzamos al comenzar a discutir por ideas. Como ya se aprobó la idea matriz de las escuelas de conductores, cada norma o indicación que plantee una posición distinta debe ser rechazada. En la última sesión, incluso, contamos con la colaboración de los Senadores que, teniendo una opinión diferente, advirtieron oportunamente que sus indicaciones se dirigían en el sentido contrario de lo ya aprobado. Por lo tanto, hemos progresado.

Con todo, me parece conveniente respaldar la sugerencia formulada por el Honorable señor Hamilton en cuanto a seguir analizando el proyecto artículo por artículo, sin perjuicio de que cuando nos encontremos frente a un tema difícil podamos votar por ideas.

Una vez despachada en particular la iniciativa, mi proposición es reenviarla a la Comisión, a lo cual nos faculta el Reglamento ¿y considero esta sugerencia más adecuada que la de entregar a la Secretaría una labor como la que se señaló¿, con el encargo específico de efectuar una revisión, a partir de las ideas centrales aprobadas por la Sala. De modo tal que la Comisión, sobre la base del conocimiento y del manejo que sobre esta materia posee, podrá finalmente presentarnos un proyecto afinado, lo que permitiría subsanar imperfecciones de otra naturaleza.

Por lo tanto, señor Presidente, dejo pendiente esta sugerencia ¿no deseo que se vote ahora, porque puede haber otras¿, pero me parece pertinente llevar adelante la discusión en la forma ordenada en que lo hemos hecho hasta ahora.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Considero muy atinada la idea de enviar la iniciativa a la Comisión. Pero, frente al planteamiento de que hay que agrupar las materias para llevar una votación ordenada, no sé si valdría la pena que esa sistematización fuera efectuada por dicho órgano técnico. En todo caso, el hecho de hacerlo aquí, durante la discusión ¿tal como lo ha manifestado la Honorable señora Feliú¿, produce discordancia entre las disposiciones que se van aprobando.

Ignoro si los señores Senadores consideran que la discusión de ayer fue muy ordenada. No obstante, pienso que fue bastante compleja y que obliga a readecuar el proyecto.

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

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Si se desea continuar el debate en los mismos términos de ayer, no tengo ningún inconveniente. Pero lo importante es terminar hoy en la mañana la discusión, porque ése es el compromiso.

Sin embargo, debo hacer presente que un Comité ha solicitado ¿y debo atender esa petición¿ dejar pendiente el tema de las multas.

La señora FELIÚ.¿ El de las sanciones.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Así es.

El señor NÚÑEZ.¿ Señor Presidente, creo que este asunto se ha ido resolviendo en forma adecuada, por lo que debemos seguir trabajando.

En mi opinión, con las indicaciones que ya fueron aprobadas hemos resuelto los problemas centrales que estaban en disputa. En consecuencia, posteriormonte debiéramos ir relativamente más rápido ¿no todo lo que quisiéramos¿ en el tratamiento del proyecto.

Debo recordar que ayer quedó pendiente una disposición de quórum orgánico constitucional, con el que no se cuenta en este momento en la Sala. De modo que en algún instante tendremos que aprobarla con 26 señores Senadores presentes en la Sala.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Me interesa mucho conocer la opinión del Honorable señor Cooper, Presidente de la Comisión de Transportes.

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, estoy de acuerdo. La verdad es que podemos seguir perfectamente el texto, porque ya aprobamos lo referente a la escuela de conductores y aún nos queda una serie de artículos relacionados con esta misma materia. De modo que podemos continuar avanzando sobre ese tema hasta terminar.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Entonces, empezaremos a tratarlo.

El señor COOPER.¿ La única salvedad la constituye la petición expresa del Comité, de ver en la tarde lo relativo a las multas y penalidades. Pero, en las demás materias, podemos avanzar todo lo que sea posible.

El señor HORMÁZABAL.¿ Señor Presidente, somos partidarios de continuar el tratamiento del proyecto, sin ninguna otra consideración. Como vamos, lo más probable es que el tema de las multas sea visto en la tarde. En todo caso, prefiero que continuemos con el despacho de la iniciativa y que en su oportunidad se den las razones por las cuales no podemos ocuparnos en las multas en este momento.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Puedo informar al señor Senador que el Comité Renovación Nacional ha solicitado tratar el tema de las sanciones en la tarde, debido a que el Honorable señor Otero tiene hoy una entrevista oficial con el Presidente de la República.

El señor DÍAZ.¿ Pido la palabra.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ Por eso, el señor Senador solicitó que se tratara este asunto en la tarde, porque no podía asistir en la mañana.

El señor LARRE.¿ Perdón, señor Presidente. Debo agregar que el Honorable señor Otero aceptó la invitación del Primer Mandatario a esta hora porque ella coincidía con un momento en que el Senado normalmente no sesiona.

El señor DÍAZ, ¿ Señor Presidente, se encuentra presente el Honorable señor Cooper, Presidente de la Comisión de Transportes, y los demás Senadores que la integran conocen perfectamente bien el tema. El hecho de que uno de sus miembros, por importante que sea, esté ausente no puede postergar el estudio de una iniciativa respecto de la cual existía el compromiso de despacharla ayer. El Honorable señor Hormazábal expresó claramente cuál es nuestra posición. Oficialmente, como Comité Demócrata Cristiano, sostengo que debe continuar el estudio del proyecto.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Nos abocaremos a terminar, entonces, lo relativo a la escuela de conductores.

El señor LAGOS (Prosecretario). ¿ La Comisión deja constancia, tocante al artículo 1º del proyecto, de que el número 13 ha pasado a ser número 17, con la siguiente enmienda, en relación con el artículo 23 de la ley N° 18.290:

"Reemplazar, el inciso final propuesto, por el siguiente:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Carabineros de Chile tendrán acceso directo, vía computacional o por cualquier otro medio, al Registro Nacional de Conductores de Vehículos Motorizados y al Registro de Vehículos Motorizados. La información así obtenida tendrá el carácter de reservada respecto a las personas involucradas."

Esta proposición fue aprobada por simple mayoría.

Asimismo, con la firma de los Senadores señora Feliú y señores Fernández, Thayer, Díez, Urenda, Sinclair, Martín, Cantuarias, Alessandri y Larraín, se ha renovado la indicación número 154, para suprimir esta disposición.

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ En discusión la indicación renovada número 154.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ. ¿ Señor Presidente, tal como se ha expresado aquí, en virtud de esta norma se da, vía computacional o por cualquier otro medio, al Ministerio de Transportes y a Carabineros de Chile acceso directo al Registro Nacional de Conductores y al de Vehículos Motorizados, estableciéndose que la información obtenida reviste el carácter de reservada.

El acceso directo a la información sólo se justifica en el caso de Carabineros de Chile, el que para cumplir sus funciones requiere de ella en forma oportuna y nominada. Como esa Institución ya cuenta con esa posibilidad, en definitiva la norma tiene por objeto extender esta autorización al Ministerio de Transportes. La verdad es que respecto de esa Secretaría de Estado no se indica quién tendrá el acceso: si el señor Ministro, el Subsecretario o los funcionarios, cualquiera que sea su rango o jerarquía. En esa perspectiva, me parece que la norma es inconveniente, porque es imprecisa.

En segundo término, en el caso del Ministerio de Transportes ¿tratándose, presumo, de autoridades superiores, del Ministro, del Subsecretario, no lo sé¿, la verdad es que no se justifica, ni siquiera para ellos, la razón para tener acceso a esta información, porque para el cumplimiento de sus funciones les basta con los datos estadísticos, periódicos, sin necesidad de que sean nominado. No se trata de saber si don Juan López tuvo un problema o no lo tuvo. Y para la obtención de la información estadística no nominada no se requiere este acceso directo computacional.

También debo hacer presente que estos accesos directos a la información, cuando no son necesarios e indispensables para las funciones y cuando no se indica quién, del Ministerio o de la repartición de que se trate, los tendrá, se pueden prestar para una utilización de corrupción. De modo que no es conveniente entregar una autorización en esa forma, porque se trata de una información "privilegiada".

Sobre el particular, debo recordar que el Registro Civil e Identificación, con respecto a esta disposición, ha informado, ante la Comisión que estudió el proyecto, que ellos se han negado a proporcionar esta información con nombres. La verdad es que no se ve por qué el Ministerio requiere de una información nominada.

Pues bien, estuve presente en la Comisión en la oportunidad en que se discutió una indicación que formulé para suprimir esta norma. En esa ocasión, se expuso que al Ministerio le interesaba saber si, por ejemplo, eran los Peugeot los vehículos que podían tener accidentes. Pero en ningún caso ello lleva a dar nombre de personas.

Por las consideraciones expuestas, estimo que se debe aprobar la indicación renovada.

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

El señor HUERTA.¿ Deseo ratificar lo expresado por la señora Senadora que me precedió en el uso de la pala bra: Carabineros tiene acceso a esa información, que es fundamental para sus funciones.

El señor HAMILTON.¿ Pido la palabra.

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

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, la verdad es que el Ministerio de Transportes necesita tener acceso a esta información, porque ésta se vincula a los hechos respecto de los cuales va a diseñar su política y formular sus proposiciones. Por ejemplo, para los efectos de extender o restringir el plazo de homologación, puede necesitar antecedentes acerca de los accidentes protagonizados en determinadas circunstancias por ciertas marcas de automóviles. De manera que la Comisión, por unanimidad, lo estimó conveniente.

En cuanto a la observación de que se habla del Ministerio de Transportes, quiero advertir que también se menciona a Carabineros de Chile. ¿Y quién es Carabineros de Chile? ¿Un cabo, un sargento, un capitán, un general? Carabineros lo determinará. Y el Ministerio de Transportes decidirá a quién se entrega la información respectiva.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ En votación la indicación renovada N° 154.
¿(Durante la votación).

El señor LAGOS.¿ Señor Presidente, considerando los argumentos dados durante el debate y el hecho de que, para su modernización, el Ministerio de Transportes necesita tener acceso a esa información directa, votaré en contra de la indicación. Por ejemplo, en las políticas de integración con los países vecinos, el transporte es fundamental y, por lo tanto, se precisa contar en este aspecto con una información más rápida y oportuna. Desgraciadamente, cuando solicitamos ciertos antecedentes, por ejemplo, al Servicio de Registro Civil e Identificación y al Registro de Vehículos Motorizados, a veces demoran hasta sesenta días; incluso, cuando se trata de certificados de defunción, se pide a quienes los solicitan que revisen los libros.

Por lo tanto, concuerdo en que el Ministerio de Transportes tenga acceso directo a la información de que se trata.

Voto en contra de la indicación.

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

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Resultado de la votación: 11 votos por la afirmativa, 11 por la negativa y 3 pareos.

Votaron por la afirmativa los señores Cantuarias, Díez, Feliú, Huerta, Larraín, Letelier, Martin, Prat, Romero, Thayer y Urenda.

Votaron por la negativa los señores Carrera, Cooper, Díaz, Frei (don Arturo), Hamilton, Hormazábal, Lagos, Matta, Núñez, Ominami y Ruiz (don José).

No votaron, por estar pareados, los señores Muñoz Barra, Páez y Valdés.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Reglamentariamente, corresponde repetir la votación.

¿Repetida la votación, se rechaza la indicación renovada N° 154 (13 votos contra 11 y 2 pareos).

Votaron por la negativa los señores Bitar, Carrera, Cooper, Díaz, Frei (don Arturo), Hamilton, Hormazábal, Lagos, Matta, Núñez; Ominami, Ruiz (don José) y Ruiz-Esquide.

Votaron por la afirmativa los señores Cantuarias, Díez, Feliú, Huerta, Larraín, Letelier, Martin, Prat, Romero, Thayer y Urenda.

No votaron, por estar pareados, los señores Muñoz Barra y Valdés.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Queda, por lo tanto, aprobada la proposición de la Comisión recaída en el N° 13, que pasó a ser 17.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ La Comisión ha consultado como N° 18, nuevo, el siguiente:

"18. Derógase el artículo 25."

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

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, solicito que dejemos pendiente el análisis del N° 18, nuevo, porque se refiere a! Registro Nacional de Conductores, respecto del cual hay varias indicaciones renovadas debido a que la Comisión cambió completamente su sistema. O sea, dejemos pendiente este número hasta que discutamos las disposiciones relativas a dicho Registro.

El señor HAMILTON.¿ No hay inconveniente.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Si le parece a la Sala, se aprobará la proposición de la Honorable señora Feliú.

Aprobada.

¿Queda pendiente el N° 18, nuevo.

El señor LAGOS (Prosecretario) -¿ El N° 14 pasó a ser 19, con la siguiente enmienda: reemplazar en el nuevo texto que se propone para el artículo 26 de la Ley de Tránsito la palabra "tendrá" por "contendrá".

Respecto de este número, se renovó la indicación N° 156, para suprimirlo.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ ¿Habría acuerdo en aprobar el cambio de palabra, que no tiene mayor significado?

La señora FELIÚ).¿ ¿Me permite, señor Presidente?

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

La señora FELIÚ).¿ Señor Presidente, la norma propuesta en el primer informe establece que "La licencia de conductor contendrá las especificaciones que determine el reglamento."

Las especificaciones básicas que debe contener dicha licencia están establecidas actualmente en la Ley de Tránsito, la que, además, consagra una disposición amplia que regula las obligaciones o exigencias especiales que afectan a su titular - Del mismo modo, la normativa vigente dispone la exigencia de un formulario único para todo el país, que se confeccionará en la forma y con las especificaciones técnicas que señale el Reglamento.

No se divisa la necesidad de modificar esta norma, ya que, por una parte, las menciones que fija la ley son las que obviamente debe contener un documento de esta naturaleza, y por otra, el precepto respectivo otorga flexibilidad para agregar, en casos especiales, otros antecedentes necesarios.

Por consiguiente, se renovó la indicación N° 156, para suprimir el N° 14, que pasó a ser 19.

El señor COOPER.¿ Votemos, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Debemos pronunciarnos sobre si se mantiene el artículo 26 vigente, para lo cual tendremos que someter a votación la indicación renovada N° 156, que suprime el citado N° 14.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, si hubiera acuerdo en la Sala, podríamos aprobar por unanimidad la indicación renovada.

El señor COOPER.¿ Entonces, el artículo 26 de la Ley de Tránsito no sería modificado.

El señor VALDÉS (Presidente) -¿ ¿Qué propone el Honorable señor Hormazábal?

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, el actual artículo 26 de la Ley de Tránsito me parece más adecuado que la norma propuesta por la Comisión. Por lo tanto, apoyo la indicación que elimina el N° 14, a fin de que se mantenga la norma vigente.

El señor COOPER.¿ Estoy de acuerdo, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Si le parece a la Sala, aprobaremos por unanimidad la indicación renovada N° 156, con el objeto de que siga rigiendo el actual artículo 26 de la Ley de Tránsito.

¿Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ En seguida, la Comisión propone suprimir el N° 15, recaído en el artículo 27 de la Ley de Tránsito. Esta sugerencia fue aprobada por unanimidad, con los votos de los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

No hay indicaciones renovadas.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ ¿Habría acuerdo para aprobar esta proposición?

¿Se aprueba la supresión del N° 15.

El señor LAGOS (Prosecretario) ¿ El N° 16, relativo a los nuevos artículos 31, 31 A, 31 B, 31 C y 31 D, pasó a ser N° 20, con la enmienda consistente en reemplazar el encabezamiento del numeral por el siguiente:

"20. Agrégase, a continuación del artículo 30, el epígrafe "De las Escuelas de Conductores" y reemplázase el artículo 31 por los siguientes:".

Esta proposición se aprobó por la unanimidad de los señores Senadores presentes (cuatro por cero). No hay indicaciones renovadas.

La señora FELIÚ.¿ Hay indicaciones renovadas, señor Presidente.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Esto se refiere al epígrafe. Porque entiendo que ayer fueron aprobados los artículos 31, 31 A, 31 B, 31 C y 31 D.

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

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, aquí se trata de los recursos judiciales que pueden interponer las escuelas de conductores profesionales en contra de las medidas que respecto de ellas adopte la autoridad administrativa.

El N° 17, que pasó a ser 21, sustituye el artículo 32, relativo a la cancelación de las autorizaciones de funcionamiento concedidas a dichas escuelas.

En el segundo informe, la Comisión corrigió defectos de las normas primitivas en cuanto a quién debía dar autorización para funcionar y a cómo se constituían estas escuelas de conductores. Pero se mantuvo la facultad de cancelar las autorizaciones concedidas.

La Corte Suprema, por oficio N° 150, de abril del presente año, dirigido al señor Presidente del Senado, manifestó su parecer en el sentido de que el conocimiento de los recursos judiciales que se establecen en estas normas no es propio de las Cortes de Apelaciones, sino que debería estar radicado en los juzgados de policía local. La Comisión tomó conocimiento de ese oficio, pero estimó que debía mantenerse la competencia de dichas Cortes.

A mi juicio, tiene razón la Corte Suprema en su planteamiento, porque los juzgados de policía local conocen ampliamente todas estas materias. De modo que sería preferible entregar a ellos esta competencia y no a las Cortes de Apelaciones, como lo propone el proyecto.

En todo caso, ése es el tema.

Las indicaciones renovadas sobre la materia son las N°s 161, 162, 165 y 166, que se refieren sólo a este tema: si los recursos de las escuelas de conductores en relación a las órdenes impartidas por la autoridad administrativa respecto de ellas deben interponerse ante las Cortes de Apelaciones, como propone el proyecto sometido a la aprobación del Senado, o ante los juzgados de policía local, según sugieren las indicaciones renovadas, acogiendo también el planteamiento de la Excelentísima Corte Suprema.

He dicho.

El señor LAGOS (Prosecretario). ¿ Las indicaciones renovadas citadas por Su Señoría se refieren a un artículo que todavía no se ha tratado.

El señor COOPER. ¿ Señor Presidente, estamos discutiendo otra materia.

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ Efectivamente, es algo que deberemos analizar con posterioridad.

La señora FELIÚ. ¿ Corresponde a los números 20 y 21, indicaciones 161 y 162, 165 y 166, respectivamente.

El señor VALDÉS (Presidente) - ¿ En lo tocante al epígrafe, entiendo que está aprobado.

El señor LAGOS (Prosecretario). ¿ En cuanto al artículo 31, la Comisión propone reemplazarlo por el siguiente:

"Las Escuelas para Conductores podrán ser de Clase A, para conductores profesionales y no profesionales, y, de Clase B, para postulantes de licencia no profesional, Clases B y C, o Especial Clase D.

"Las Escuelas deberán impartir los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias para la conducción de los vehículos motorizados a que se refiere la respectiva licencia.

"Las Escuelas Clase B, al iniciar sus actividades, deberán informar a la Municipalidad del territorio donde ejerzan su actividad, de sus planes, programas de estudio, sistemas de práctica, métodos de enseñanza, profesorado e implementos que utilizan para el logro de sus fines."

La propuesta contó con la unanimidad de los Senadores señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre y Otero.

No hay indicación renovada a este respecto.

El señor HAMILTON. ¿ Entiendo que sí la hay...

El señor LAGOS (Prosecretario) . ¿ Pero al artículo 31 B, señor Senador.

El señor HAMILTON.-- Si me permite la Secretaría, las indicaciones renovadas se refieren, en estos dos artículos, a una sola materia: ante quién se reclama, si el juzgado de policía local respectivo, como sostiene la Honorable señora Feliú, o a la Corte de Apelaciones pertinente, como propone la Comisión. Esto, a fin de dar mayor seguridad a la persona que se sienta perjudicada o agraviada por una determinación administrativa. Sin duda alguna, tiene mayor jerarquía una sala de Corte de Apelaciones que un juzgado de policía local.

Eso es lo único relevante en estas tres paginas de normas, que no es necesario leer. La única discusión ¿reitero--¿ se produce respecto de ante quién se recurre en caso de reclamo en contra de una determinación administrativa.

La señora FELIÚ. ¿ Son los números 20 y 21, señor Presidente, que no vale la pena darles lectura. Lo único que se discute es el recurso, y respecto de ello se renovó indicación.

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ O sea, si se interpone ante la Corte de Apelaciones o ante el juzgado de policía local.

La señora FELIÚ). ¿ Asi es, señor Presidente. Se trata del recurso respecto de las decisiones sobre las escuelas. El resto se aprobó y no se formuló indicación.

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

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

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Hay dos o tres materias que merecen esclarecimiento en este punto.

Primero, estoy en contra de la propuesta de la Comisión, que genera un espacio en el cual se pueden crear escuelas de conductores profesionales "a destajo" en el país, con lo cual se resentiría la calidad de la exigencia que estamos tratando de implementar. En lo personal, me interpreta mejor lo propuesto originalmente por el Ejecutivo ¿ que fue aprobado por la Cámara de Diputados ¿, e incluso, por la ley vigente, que en su artículo 31, inciso segundo, dispone que "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará las normas a que deberán ajustarse dichas escuelas," etcétera. Ello no ha impedido la libre participación de los particulares ¿ hay muchas escuelas de conductores privadas; no se trata de desconfiar de ellas ¿, pero la reglamentación la dicta clara y perentoriamente dicha Secretaría de Estado.

Por cierto, el artículo 31 del proyecto original consigna que serán autorizadas por el Ministerio mediante un proceso de licitación pública, criterio que no compartió la Comisión, pero sí el Senador que habla. Y, en vista de que se formuló indicación, sólo pido dejar constancia de mi voto en contra de la proposición del organismo técnico, por preferir la norma original, para luego entrar a la discusión planteada respecto de si procede que el recurso se plantee ante el juzgado de policía local o ante la Corte de Apelaciones respectivos.

En la eventualidad de que el Ministerio de Transportes rechace los planes o programas que las referidas escuelas sometan a su consideración, me pregunto si un juzgado de policía local, por muy respetable que sea, puede tener la jerarquía suficiente para confrontar la opinión de dicha Secretaría de Estado acerca de una materia tan relevante. Entiendo la argumentación de la Corte Suprema en el sentido de que sobrecargar a las Cortes de Apelaciones con recursos de esta naturaleza podría resultar excesivo, aspecto que se soluciona con la aprobación del precepto original. Y, para no inducir a confusión, dejo constancia de que voto en contra de la proposición de la Comisión, por preferir la original del Ejecutivo, aprobada por la Cámara de

Diputados; y, en relación con el artículo 31 B, me inclino por acoger la propuesta de la Comisión.

El señor HAMILTON.¿ Perdón, señor Presidente. Creo que lo único que puede someterse a votación es la indicación N° 161, porque no hay ninguna otra tendiente a restablecer el texto primitivo o el del primer informe. Se trata de si el recurso será visto por la Corte de Apelaciones o por el juzgado de policía local correspondiente.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Respecto de los artículos 31 y 31 A, no se han renovado indicación alguna. Las dos formuladas están referidas al inciso tercero del artículo 31 B.

La indicación renovada N° 161 tiene por objeto reemplazar, en el inciso tercero del nuevo artículo 31 B, la frase "a la Corte de Apelaciones respectiva" por "al Juzgado de Policía Local correspondiente".

La indicación renovada N° 162 tiene por finalidad suprimir la oración final del mismo inciso.

Por su parte, la indicación renovada N° 165 se refiere al artículo 1° , N° 21, del primer informe, y es para sustituir, en el inciso segundo del nuevo artículo 32, la frase "a la Corte de Apelaciones respectiva" por "al Juzgado de Policía Local correspondiente".

El señor VALDÉS (Presidente).¿ En mi concepto, esta discusión es desordenada, sumamente compleja, y, de no tener en cuenta todos sus detalles, podemos incurrir en errores. Estoy preocupado por la forma como estamos tratando esta iniciativa.

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

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

El señor HORMAZÁBAL.¿ Los debates se orientan de acuerdo con el Reglamento. Hemos tratado de ir haciendo explicitación de dónde están las diferencias.

Lo único que he dicho es que dejo constancia de mi voto en contra, en virtud de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento, que dispone lo siguiente:

"Al iniciarse la discusión particular, el Presidente dará por aprobados todos los artículos o títulos que no hayan sido objetos de indicaciones", etcétera. No obstante, cuando sí lo sean ¿éste es el caso¿, deberán someterse a votación los preceptos correspondientes.

No es mi deseo confundir al Senado. Creo que la Cámara de Diputados rechazará esta proposición. Y dejo constancia de mi desacuerdo. Lo único que pedí fue votar la disyuntiva señalada por todos los señores Senadores: si se recurre al juzgado de policía local o a la Corte de Apelaciones respectiva.

En mi opinión, por lo menos, ello aparece nítido.

El señor VALDÉS (Presidente) ¿ Estoy totalmente de acuerdo con Su Señoría. Tres minutos y medio atrás dije exactamente lo mismo, pero entramos al detalle y se produjo la confusión.

En votación la indicación renovada número 161.

El señor LAGOS (Prosecretario).- Ella tiene por finalidad reemplazar, en el inciso tercero del nuevo artículo 31 B, la frase "a la Corte de Apelaciones respectiva" por "al Juzgado de Policía Local correspondiente".

¿Resultado de la votación: 15 votos contra 12 y un pareo.

Votaron por la afirmativa los señores Cantuarias, Carrera, Cooper, Errazuriz, Feliú, Fernández, Horvath, Huerta, Lagos, Letelier, Martin, Prat, Romero, Thayer y Urenda.

Votaron por la negativa los señores Bitar, Díaz, Frei (don Arturo), Hamilton, Hormazabal, Lavandero, Matta, Núñez, Ominami, Ruiz (don José), Ruiz-Esquide y Zaldívar (don Adolfo).

No votó, por estar pareado, el señor Muñoz Barra.

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

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, pido dar por aprobadas también las indicaciones renovadas números 162, 165 y 166. Se refieren a la misma materia y, además, se encuentran vinculadas a los números 20 y 21, que están en este momento en discusión. El único tema a debatir alude a ante quién se entablará la reclamación.

El señor COOPER.¿ Estoy de acuerdo con esa proposición, señor Presidente.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Antes de conceder la palabra la Mesa hará una aclaración previa.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ La indicación que acaba de votarse versa sobre una materia cuya aprobación requiere quórum de ley orgánica constitucional ¿o sea, 26 votos¿, el que no se reunió.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En consecuencia, si le parece a la Sala, quedará pendiente la aprobación de la indicación número 161...

La señora FELIÚ.¿ ...Y de la 162, 165 y 166.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ ¿Habría acuerdo para anular la votación anterior, por cuanto no se ha concitado el número de votos suficientes como

para darla por aprobada? Una vez que contemos con el quórum de 26 votos, podríamos votarla de nuevo.

Insisto: si no anulamos la votación, las indicaciones tendrán que darse por rechazadas, porque contienen una materia que es de ley orgánica constitucional.

La señora FELIÚ.¿ ¡No puede hacerse eso, señor Presidente, porque tampoco contamos con los votos necesarios para acoger la norma respectiva! Además, todas las normas relacionadas con la determinación de esta competencia jurisdiccional son nuevas.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Entonces, nos quedaríamos sin precepto, señor Presidente, porque quórum hay más que suficiente. Lo que no existe es acuerdo.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Puede hacer uso de la palabra Su Señoría.

El señor HAMILTON.¿ Tenemos una norma cuya aprobación se encuentra pendiente, por cuanto requiere quórum especial. Hagamos lo mismo con la otra disposición que se halla en las mismas condiciones: votémosla cuando haya el número de Senadores suficientes en la Sala.

El señor FERNÁNDEZ.¿ Hay quórum, señor Presidente. Lo que no existe es acuerdo.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ En estos momentos se encuentran presentes 27 señores Senadores. Y si ninguno de ellos se retira de la Sala, podríamos repetir la votación.

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

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

El señor HORVATH.¿ Hemos votado la indicación para los efectos de determinar si la reclamación se entablará ante la Corte de Apelaciones o ante el Juzgado de Policía Local; vale decir, se trata de establecer el Órgano competente que conocerá los eventuales reclamos. Como esa indicación se rechazó por falta de quórum, corresponde ahora votar el artículo propuesto por la Comisión. Y para eso hay quórum suficiente.

El Señor HORMAZÁBAL.¿ ¿Cuáles son las disposiciones con rango orgánico constitucional, señor Secretario?

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ En primer lugar, el inciso tercero del artículo 31 B.

El señor HORMAZÁBAL.¿ O sea, la indicación 161.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Después figuran otras disposiciones que requieren quórum especial.

El señor HORMAZÁBAL.¿ ¿Cuáles son los números de las indicaciones renovadas?

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ 161, 162, 165 y 166.

El señor HORMAZÁBAL,¿ Vale decir, para su aprobación se necesita quórum constitucional. ¿Correcto?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Así es, señor Senador, porque se refieren a materias que son de ley orgánica constitucional.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Entonces, como no se reunió el quórum suficiente respecto de la indicación 161, ésta debería ser rechazada y correspondería, por lo tanto, votar la proposición de la Comisión.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Así es, Su Señoría. Al no haberse reunido el quórum pertinente ¿por lo menos, en lo que concierne a la indicación número 161¿ lo procedente es que nos pronunciemos sobre el inciso tercero del artículo 31 B, para cuya aprobación también se requiere quórum constitucional.

En consecuencia, se procederá a votarlo.

El señor HORMAZÁBAL.¿ ¿Me permite, señor Presidente? Hablé con la Honorable señora Feliú ¿inicialmente ella sostuvo una posición distinta¿ y ha dicho que, antes de que nos quedemos sin norma, prefiere dar su acuerdo para que se apruebe la proposición de la Comisión. Y, siendo así, podríamos acogerla por unanimidad.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ ¿Habría acuerdo en ese sentido?

¿Se aprueba el inciso tercero del artículo 31 B propuesto por la Comisión (27 votos favorables), y se deja constancia de que se cumplió con el quórum constitucional requerido.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Anteriormente, se hizo referencia a las proposiciones de la Comisión recaídas en los artículos 31 y 31 A, los cuales no fueron objeto de indicaciones. Per lo tanto, habría que darlas por aprobadas.

¿Se aprueban.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Con respecto al artículo 31 C, la Comisión sugiere reemplazar el inciso primero de este precepto por el siguiente:

"Artículo 31 C.¿ El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones reconocerá oficialmente a las Escuelas de Conductores Profesionales, siempre que se acredite que el personal docente, infraestructura,

equipamiento y elementos de docencia, planes y programas de estudios, son los adecuados para el debido cumplimiento...

El señor RUIZ (don José). ¿ Concordamos con esa norma, señor Presidente.

El señor HORMÁZABAL. ¿ Sí; hay consenso para acogerla.

¿ Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario). ¿ En seguida, se sugiere sustituir, en el inciso segundo de ese mismo artículo, la preposición "a", que figura entre los vocablos "causar" y "éstos" por la palabra "con".

¿ Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario) . ¿ A continuación, la Comisión propone reemplazar su inciso tercero por el siguiente:

"El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones al igual que los Directores de Tránsito de las comunas donde funcionen las escuelas de conductores profesionales...

La señora FELIÚ. ¿ También hay acuerdo para aprobar esa proposición.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Sí, señor Presidente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) . ¿ Como no se presentaron indicaciones renovadas, podríamos aprobar la sustitución.

¿ Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario). ¿ La Comisión, además, sugiere reemplazar el artículo 31 D por el que indica en su informe. Cabe señalar que el inciso segundo de esta disposición es de ley orgánica constitucional.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) . ¿ Si le parece a la Sala, se aprobará la norma con el quórum correspondiente.

¿ Se aprueba, dejándose constancia, para los efectos del quórum constitucional requerido, de que emitieron pronunciamiento favorable 26 señores Senadores.

El señor LAGOS (Prosecretario). ¿ En seguida, respecto del mismo artículo 31 D, la Comisión propone como último inciso el siguiente:

"A los cursos impartidos por las Escuelas de Conductores Profesionales les serán aplicables las franquicias del Servicio Nacional de Capacitación y Empleo."

La proposición fue aprobada por unanimidad.

¿ Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ Respecto del número 17, que pasó a ser 21, recaído en el artículo 32, la Comisión sugiere sustituirlo por otro, que figura en el nuevo segundo informe.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ ¿Ha sido leído por los señores Senadores, para los efectos de darlo por aprobado?

La señora FELIÚ.¿ Sí, señor Presidente.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ El inciso segundo de esta disposición requiere de quórum de ley orgánica constitucional para su aprobación.

¿Se aprueba, dejándose constancia, para los efectos del quórum constitucional requerido, de que eritieron pronunciamiento favorable 26 señores Senadores.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ Luego, la Comisión propone, a continuación del número 17, que pasó a ser 21, como números 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28 y 28 bis, recaídos en los artículos 61, 72, 73, 81, 82, 88, 91 y 92, respectivamente, los siguientes, nuevos:

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, respecto del número 2, no habría problema; en el número 23, hay indicación renovada.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ En el número 22, relativo al artículo 61, se ha renovado la indicación número 168, suscrita por los Senadores señores Muñoz Barra, Núñez, Carrera, Hormazábal, Hamilton, Fernández, Carmen Frei, Páez, Díaz, Andrés Zaldívar y Adolfo Zaldívar.

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

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

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, pido a los Honorables colegas particular atención sobre este tema, por cuanto en las indicaciones planteadas en la Comisión, junto con el Senador señor Lagos hicimos hincapié en una cuestión que nos importa muchísimo a quienes representamos zonas rurales.

La norma propuesta por la Comisión es muy bien intencionada, toda vez que trata de prevenir accidentes y riesgos en el transporte de pasajeros. Esta señala: "En los vehículos motorizados de carga no se podrá transportar personas en los espacios destinados a carga, cualquiera que sea la clase de vehículo, salvo en casos justificados, previa autorización de Carabineros de Chile."

Este precepto, repito, muy bien intencionado, produce un efecto sumamente negativo en las Regiones y en las zonas rurales. Quienes vivimos en ellas y las recorreremos, nos damos cuenta de que existen localidades donde sólo la buena voluntad de algunas personas que disponen de camionetas u otro

medio de transporte, permite a la gente resolver problemas como ir al médico y desarrollar sus actividades en forma habitual.

Por lo tanto, no obstante entender el buen sentido con que la Comisión trabajó sobre el particular, me parece que excedió el celo. La norma legal vigente ¿artículo 61¿ señala:

"El transporte de pasajeros en vehículos motorizados de carga, sólo en casos justificados se autorizará por Carabineros de Chile.". Es decir, tiene la flexibilidad necesaria. Sin embargo, el texto propuesto por la Comisión niega el transporte de personas en cualquier tipo de vehículos, salvo previa autorización de Carabineros. Al respecto, pregunto: si muchas veces no encontramos un retén, o un carabinero para otra clase de tareas, ¿dónde vamos a recurrir para obtener la autorización previa, a fin de resolver una situación de esta naturaleza?

En consecuencia, me permito solicitar a la Sala rechazar el texto propuesto por la Comisión, y dejar vigente la actual norma, que cuenta con la flexibilidad suficiente para recoger las experiencias del mundo rural. Todos estamos conscientes de que hay que establecer la mayor seguridad, pero ello debe comprender también las condiciones de vida en el país, que no son las que pudieran desearse respecto de algunas situaciones.

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

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, en lo personal, considero mejor la indicación que la norma vigente. Esta última es relativamente similar al texto propuesto por la Comisión.

La actual disposición señala: "El transporte de pasajeros en vehículos motorizados de carga, sólo en casos justificados se autorizará por Carabineros de Chile.". Esto presenta los inconvenientes señalados por el Senador señor Hormazábal. En cambio, la modificación autoriza transportar personas adoptando las medidas de seguridad apropiadas, o sea, entrega a aquéllas la responsabilidad de tomar las prevenciones del caso.

Estimo mejor la indicación, y soy partidaria de aprobarla.

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

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

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, creo que la Senadora señora Feliú tiene toda la razón en su planteamiento, y estoy de acuerdo con la indicación de los Honorables señores Hamilton y Hormazábal en los términos en que fue presentada.

Por lo tanto, conviene rechazar la norma propuesta por la Comisión y aprobar la modificación en la forma propuesta.

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

El señor DÍAZ.¿ Señor Presidente, quiero dar a conocer dos casos específicos. Uno es el relativo a los temporeros: lo ideal sería que éstos se trasladaran en buses, pero, en realidad, la mayoría de las veces lo hacen, en forma bastante extemporánea, en camiones.

El otro caso se refiere al mundo deportivo en los campos, en donde, para trasladarse de un lugar a otro, lo habitual es que el presidente del club deportivo tal o cual ¿quien, por lo general, es dueño de un vehículo de carga¿ lleve a todos los integrantes del equipo en camión.

Sobre la base de los dos ejemplos a que hice alusión ¿el de los temporeros y el del mundo deportivo rural¿, apruebo la indicación, cuya renovación, por lo demás, suscribí.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Al parecer, hay acuerdo en aprobar la indicación número 168.

El señor LAGOS.¿ Sí, señor Presidente.

El señor HAMILTON.¿ Conforme.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ La indicación número 168 propone sustituir la expresión "previa autorización de Carabineros de Chile" por "y adoptando las medidas de seguridad apropiadas".

¿Se aprueba la indicación N° 168 y, en consecuencia, se rechaza el texto propuesto por la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ Luego, en el número 23, la Comisión sugiere sustituir el texto del artículo 72, por el siguiente:

"Artículo 72.¿ Los vehículos motorizados deberán circular con las luces bajas encendidas en condiciones de baja visibilidad, como neblina, lluvia y polvo o cuando lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

Se han renovado las indicaciones números 171, 172 y 173 para suprimir la norma propuesta.

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

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, quiero explicar lo que ocurrió en la Comisión. El señor Subsecretario de Transportes y Telecomunicaciones nos planteó, con una serie de antecedentes, la idea de que el circular con las luces encendidas a cualquier hora del día ¿en invierno, verano, primavera y otoño¿, según las estadísticas, disminuía los accidentes de tránsito y no

significaba ningún costo en cuanto a los vehículos. Sin embargo, con motivo del estudio del segundo informe, oportunidad en que escuchamos a los distintos gremios y a personas invitadas a la Comisión, se nos demostró todo lo contrario; es decir, que el mantener las luces encendidas en la forma señalada implicaba adaptar los vehículos, encarecimiento de los mismos, mayor gasto, y que ello no era algo necesario, ni mucho menos indispensable.

En consecuencia, la Comisión cambió de idea, y en el informe propone que los vehículos motorizados deberán circular con las luces bajas encendidas en condiciones de baja visibilidad, como neblina, lluvia y polvo, o cuando lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Y como esta Secretaría de Estado es partidaria de establecer por reglamento la obligación de conducir permanentemente con luces encendidas, voté en contra de la norma en la Comisión y presenté, junto con el Senador señor Hormazábal, una indicación para suprimirla y dejar vigente la actual disposición, en la forma en que figura en la ley.

El artículo 72, actualmente en vigor, señala: "Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, los vehículos deberán llevar encendidas las luces reglamentarias."

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ En mi opinión, esta norma debería examinarse desde el punto de vista regional.

Tiene la palabra el Honorable señor Horvath.

El señor HORVATH.¿ Señor Presidente, yo también fui autor de una indicación cuyo tenor tiene el mismo sentido que la norma propuesta a la Sala, pero sin agregar ¿como ha señalado el Honorable señor Hamilton¿ "o cuando lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.". No obstante, si esta Cartera actúa con un criterio regional, como debe ser, creo que no tendremos problema en aprobar el artículo.

En segundo término, es un error establecer como política general la obligación de ir con las luces encendidas permanentemente, porque en la medida en que uno estimula a los conductores a desenvolverse con nuevas reglamentaciones, se van acostumbrando y, en el fondo, se hacen cada vez más insensibles a ellas. Por lo tanto, tal exigencia sólo se justifica ante situaciones especiales, como en caminos de tierra, en presencia de neblina u otras que pueden determinarse en las distintas Regiones del país, para lo cual ¿reitero¿ basta que el Ministerio actúe con criterio regionalista.

En consecuencia, pido que aprobemos el artículo tal como lo propone la Comisión.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Procederemos a votar las indicaciones.

El señor MUNOZ BARRA.¿ Señor Presidente, ¿me permite hacer una consulta al Senador señor Hamilton?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Sí Su Señoría lo permite.

El señor HAMTLTON.¿ Con el mayor gusto.

El señor MUNOZ BARRA.¿ Quiero que Su Señoría me confirme, como miembro de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, lo que expresó anteriormente ¿no sé si lo escuché mal¿ en el sentido de que el señor Subsecretario habría dicho que la obligación de mantener las luces encendidas no representaría un nuevo costo, pero que la Comisión habría recibido información en sentido contrario.

El Señor HAMILTON.¿ Exactamente, esta disposición implica un costo y, además, produce mayor desgaste en los vehículos.

Con relación a lo que dijo el Senador señor Horvath, todos habríamos estado de acuerdo en aprobar esta disposición y que el Ministerio de Transportes la aplicara regionalmente, pero éste ya ha notificado ¿consta en el informe¿ que usaría la atribución para obligar a los conductores a mantener encendidas las luces día y noche, durante todo el año.

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente esta proposición se aparta de las ideas matrices o fundamentales del proyecto, por lo que ya la indicación primitiva (N° 46) que la presentó en la Comisión debió haberse declarado inadmisibles. Lo mismo debió ocurrir con la indicación que se aprobó en definitiva, considerando que otorga al Ministerio de Transportes una facultad o función que hoy día no tiene, materia que es de iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Por consiguiente, formulo expresa cuestión de constitucionalidad al respecto.

En cuanto a la conveniencia de esta proposición, a mi juicio, en nuestro país no se justifica conducir con luces encendidas permanentemente, dadas las amplias condiciones de visibilidad que existen casi todo el año en la mayor parte del territorio, lo cual no sólo lo hace innecesario en el día, sino que prácticamente no se notaría.

Por otra parte, tal como aquí se ha recordado, todas las organizaciones de transportistas se pronunciaron en contra de tal medida, pues, además de considerarla inútil, les generaría gastos.

Finalmente, la norma vigente exige encender las luces cuando es necesario: "Artículo 72.- Desde media hora después de la puesta del sol," "y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, los vehículos deberán llevar encendidas las luces reglamentarias."

Desde el punto de vista reglamentario acerca de la forma en que se han aprobado estas disposiciones, quiero hacer presente que las indicaciones 171, 172, 173 y 174 fueron rechazadas en la Comisión, según consta en las páginas 59, 60 y 61 del nuevo segundo informe. Sin embargo, posteriormente se aprobó una indicación del Honorable señor Horvath, por mayoría (3 votos contra 1), y el Honorable señor Hamilton dejó constancia de que esta materia ya había sido resuelta al rechazarse las primeras indicaciones mencionadas.

En suma, reitero que es inconstitucional establecer una nueva facultad para el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Y también lo es consignar una disposición que no guarda relación con las ideas matrices del proyecto. Estimo que es conveniente dejar el precepto tal como está vigente.

A mayor abundamiento, hago presente que esta materia se considera en dos números del ARTÍCULO 1º: 23 y 24, referidos exactamente al mismo tema. Además, hay varias indicaciones renovadas: 171, 172, 173, 175, 176 y 177.

Por lo tanto, señor Presidente, pido que veamos todo en un sólo tema que sería: dejar la norma vigente, o entregar nuevas facultades al Ministerio. Y reitero que lo último es materia de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

En consecuencia, solicito declarar la inadmisibilidad de la proposición.

He dicho.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Por lo que he escuchado, entiendo que existe acuerdo en suprimir este artículo.

Si le parece a la Sala, daríamos por aprobadas las indicaciones, quedando, en consecuencia, rechazado el artículo 72 que propone la Comisión.

¿Hay acuerdo?

El señor LAGOS. ¿ ¿Dejarlo como está?

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Tal como dice la ley vigente.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Al aprobar las indicaciones, el actual artículo 72 queda sin modificación.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Estoy de acuerdo, señor Presidente, porque esto es tan extraordinariamente subjetivo, que va a ocasionar problemas tanto a Carabineros en su aplicación, como a los conductores.

El señor LAGOS.¿ Señor Presidente, seré muy breve.

La norma actual ha cumplido por muchos años la finalidad de que las luces se enciendan cuando es una necesidad. De manera que estoy por mantener el artículo vigente.

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

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

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, en primer término, quiero ratificar lo que se ha dicho. Se expresó que el Ministerio de Transportes tendría la decisión de hacer obligatoria esta norma. Respeto tal decisión, pero me parece inadecuado e inconveniente que la pretenda imponer en las actuales condiciones, porque aún no estamos preparados. Esto fue probado ante los Senadores que trabajamos en el tema por los conductores y los expertos. A modo de ejemplo, en los países desarrollados se recurre a esta medida para prevenir accidentes, y los equipos de los automóviles vienen preparados para ello con todo un dispositivo eléctrico, cables, etcétera, con el objeto de que cuando se les dé contacto de inmediato se prendan las luces. En el caso del parque automotriz chileno, esto implicaría todo un reequipamiento. Pero, además, en la Comisión no se logró demostrar que esta medida tuviera algún efecto significativo en la prevención de accidentes.

En segundo lugar, varios de mis Honorables colegas han dicho que estas normas deberían ser regionales. Pues bien, el artículo 72 señala que hay que conducir con luces encendidas de acuerdo a las condiciones del tiempo, por lo que, más que una ley, debería bastar el conocimiento de que el clima no es nacional, aunque dispongamos lo contrario por ley.

Por lo anterior, llamo la atención de mis Honorables colegas respecto a que el artículo vigente es sanamente bueno desde el punto de vista nacional y, además, permite respetar las características propias de cada Región. Por lo tanto, rechazo la propuesta de la Comisión, manteniendo lo que actualmente rige.

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

El señor HUERTA.¿ Señor Presidente, quiero representar un error de carácter técnico. Cuando hay baja visibilidad y se prenden las luces, éstas alumbran la neblina, la lluvia y el polvo, y ello no deja ver el camino. Entonces, lo que debe hacerse es exigir focos neblineros.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Quedan aprobadas, entonces, las indicaciones 171,172 y 173, y, en consecuencia, se suprime el artículo 72 del nuevo segundo informe, y seguirá en vigor la norma actual.

El señor RÍOS.¿ Con mi voto en contra, señor Presidente, pues mantengo lo que dice la Comisión.

¿Se aprueban las indicaciones, con el voto contrario del .Senador señor Ríos.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ En consecuencia, también quedarían aprobadas las indicaciones al número 24 ¿las signadas con los números 175, 176 y 177¿, que tratan igual materia.

¿Se aprueban.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ En seguida, el número 25, relativo al artículo 81, propuesto por la Comisión, dice: "Incorpórase como inciso tercero del artículo 81, el actual inciso primero del artículo 82, del siguiente tenor:

"Los vehículos motorizados deberán estar equipados, ajustados o carburados de modo que el motor no emita materiales o gases contaminantes en un índice superior a las permitidos."."

Hay indicación renovada, la N° 178, para suprimirlo.

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, esta materia se refiere a la incorporación de un inciso nuevo por parte de la Comisión en lo relativo al tránsito con escape libre, el que implica igualar tal tránsito con escape libre a la emisión de materiales a gases contaminantes, permitiendo retirar el vehículo de circulación y ponerlo a disposición del tribunal respectivo.

Esta norma, al igual que la anterior, es ajena a las ideas matrices del proyecto, por lo que debió declararse inadmisibile. Además, significa facultar a Carabineros para sacar de circulación los automóviles con escape libre, atribución de la que hoy carece, por lo que requeriría patrocinio del Ejecutivo. En consecuencia, pido formalmente declarar su inadmisibilidad.

Por otra parte, la contaminación acústica generada por un escape libre, indudablemente no es de igual gravedad que la del aire, en especial en las ciudades más grandes, como ocurre en la Región Metropolitana.

Por esta razón, señor Presidente, se han renovado las indicaciones N°s 178 y 179, consistentes en suprimir los números 25 y 26 del artículo 1° del proyecto, relacionados con la misma materia.

Si el señor Presidente estima que las disposiciones consignadas en ellos no son inadmisibles aun cuando se refieren a un tema ajeno a las ideas esenciales del proyecto, de todos modos debería declararlas así, porque importan facultar a Carabineros para retirar de la circulación los vehículos que transiten con escape libre, atribución de la cual carece hoy.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Conforme.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente)¿ Siguiendo la metodología empleada en su oportunidad, ¿habría acuerdo para declarar inadmisibles los números 25 y 26, en atención a las condiciones y características con que se aprobó en general la iniciativa?

Acordado.

El señor LAGOS (Prasecretario) .¿ N° 27. Introduce, en el artículo 88, las siguientes modificaciones:

"a) Sustituir las palabras "destinarse a la prestación" por "destinarse a ni mantenerse en la prestación".

"b) Agrégase, como inciso segundo, el siguiente nuevo:

"En los vehículos de transporte público de pasajeros con capacidad para más de 24 personas, que presten servicio urbano en ciudades de más de 200.000 habitantes, queda estrictamente prohibido que el conductor desempeñe simultáneamente las funciones de conductor y de cobrador o expendedor de boletos. En estos vehículos deberá existir un cobrador o instalarse un sistema de cabro automático de la tarifa. El Presidente de la República, por decreto supremo fundado del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, podrá extender esta exigencia a ciudades de menos de 200.000 habitantes.".

Esta norma se aprobó unánimemente por la Comisión.

Se ha renovado la indicación N° 182, para suprimir este número.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ En discusión.

El señor HAMILTON.¿ Pido la palabra.

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

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, la disposición tiene por objeto que en las ciudades de más de 200 mil habitantes, o en las que determine el Ministerio de Transportes, transcurrido cierto plazo ¿éste se establece en el artículo 70 transitorio¿, el chofer de este tipo de vehículos se dedique exclusivamente a su tarea de conducir y no desempeñe simultáneamente la de cobrar. Esta segunda labor puede realizarla otra persona, o bien, instalarse un dispositivo especial para dicho efecto.

La idea es que el conductor cumpla su trabajo básico, no corra riesgos personales ni exponga a ellos a las personas que transporta en el vehículo que maneja. Se trata de una razón de seguridad, la cual es, por lo demás, la que en general ha inspirado todas las enmiendas a la ley vigente.

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, me parece muy bueno el planteamiento contemplado en esta norma y deberíamos llegar a introducir ese sistema. El problema es que tiene un costo y corresponde a una iniciativa propia del Presidente de la República. Además, se aparta de las ideas matrices del proyecto, entre las cuales no figura la seguridad o lo que

los Parlamentarios consideran mejor para resguardar la seguridad de los pasajeros y de las personas que transitan por las calles.

Las ideas matrices del proyecto, como se ha dicho, son las licencias de conducir y las escuelas de conductores. Pienso que la indicación N° 48, que le dio origen, debió haberse declarado inadmisibles por apartarse de esos temas fundamentales.

Este aspecto ha de analizarse en profundidad, para determinar exactamente su impacto económico, el costo que involucra, y sobre esa base ver cómo puede establecerse.

Pero, realmente, estimo que la disposición no es de iniciativa parlamentaria. Y como se refiere a una medida conveniente para el futuro, es necesario procesar la información pertinente, lo cual no se ha hecho.

Por esos motivos se renovó la indicación.

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

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, las ideas matrices del proyecto del Ejecutivo buscan establecer condiciones apropiadas para la seguridad en el tránsito.

La señora FELIÚ¿ Es fundamental.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Por eso se fijan requisitos para la concesión de licencias y se introducen enmiendas en lo relativo a las escuelas de conductores.

Si interpretamos la disposición en análisis en forma cerrada y un poco rigurosa, la tesis expuesta por la Honorable colega señora Feliú es razonable. Porque estatuye que el Presidente de la República, mediante decreto supremo fundado del Ministerio de Transportes, podrá extender a otras ciudades la exigencia de separar las funciones de conductor y de cabrador. Y esto significa fijar al Ministerio una obligación al respecto.

La señora FELIÚ.¿ Exacto.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Yo he sido partidario de incorporar ese mecanismo, y presenté una indicación a partir del texto aceptado por la Comisión. Entiendo que el Ejecutivo estuvo a favor del mismo, pero no lo materializó en una indicación.

En consecuencia, por muy convencido que yo esté acerca de los beneficios del sistema, debo aceptar que, pese a considerar que él se encuadra dentro de las ideas matrices de la iniciativa, el atorgar una facultad al Ministro de Transportes introduce un elemento que no nos compete.

Quiero dejar constancia que en el debate, tanto de la Comisión como de esta Sala, ha quedado en evidencia que la modalidad de trabajo de

los conductores de vehículos de la movilización colectiva en particular, constituye uno de los factores que generan riesgo.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Así es.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Otros elementos de riesgo son los horarios y el sistema de remuneraciones. Sin embargo, no se ha abordado esta situación.

Discrepo, sí, de lo expresado por la señora Senadora en cuanto a que por el costo que conlleva la división de funciones, los Parlamentarios no tengamos iniciativa en la materia. Efectivamente, carecemos de atribución para presentar proyectos que signifiquen gasto fiscal. Empero, podemos disponer por ley ciertas exigencias que generen a los particulares algún gasto adicional, como por ejemplo, la instalación de equipos expendedores de boletos.

Merece destacarse una iniciativa tomada por el sector privado del transporte de pasajeros: varias líneas de microbuses han introducido el sistema de cobrador, o están experimentando con máquinas de cobro automático.

Reitero mi voluntad de respaldar cualquier proyecto que establezca en forma obligatoria esa modalidad de cobro de tarifa. La Comisión había propuesto un plazo prudente para la entrada en vigencia de la norma, desde 1997 en adelante. Sin embargo, reitero que la Senadora señora Feliú tiene razón en que, de algún modo, dicha propuesta crea al Ministerio de Transportes una obligación que escapa de nuestra resalución.

Por lo tanto, señor Presidente, coincido con el argumento de que esta materia no es de iniciativa parlamentaria.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Si le parece a la Sala, se declarará inadmisibile el número 27 propuesto por la Comisión.

El señor DÍAZ.¿ Pido la palabra.

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

El señor DÍAZ.¿ Señor Presidente, hay comunas de 200 mil habitantes donde el tránsito es fluido y expedito y no representa mayor problema. En cambio, en otras existen grandes dificultades, ya sea por las condiciones de carreteras, de calles, etcétera. No entiendo por qué las municipalidades no toman parte en el asunto. Pienso que ellas tendrían que ser, esencialmente, las llamadas a tomar una decisión.

Sería interesante que algún señor Senador explicara el punto. No conozco el tema en profundidad, pero tengo esa inquietud. Por qué hay ciudades que poseen extensas vías, carreteras, avenidas, y son más modernas,...

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Como Temuco.

El señor DÍAZ.¿ Claro, como Temuco, y otras cuyo tráfico provoca enormes dificultades, por su estructura o, en último caso, por estar en una zona

sísmica no se ha modificado la distribución arquitectónica ni la de las calles durante siglos.

En este aspecto no conviene ser tan rígidos, sino mostrar cierta flexibilidad y escuchar la opinión de las municipalidades.

El señor HAMILTON. ¿ Pido la palabra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Puede usar de ella, señor Senador.

El señor HAMILTON. ¿ Señor Presidente, sugiero dividir la votación. Porque es necesario, útil y contribuye a la seguridad de los conductores y de los pasajeros, separar la función de cobrar de la de conducir.

Podría suprimirse la parte atinente a las facultades que se otorgan al Ministerio de Transportes...

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Al Presidente de la República, señor Senador.

El señor HAMILTON. ¿...para ampliar la exigencia a ciudades de menos de 200 mil habitantes, a fin de evitar el problema planteado.

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

El señor THAYER. ¿ Señor Presidente, estoy de acuerdo en que la norma en debate es inadmisibles por más de una razón. Pero, solicito oficiar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que estudie la posibilidad de establecer en la legislación actual la incompatibilidad de las funciones de cobrador y conductor en una misma persona en los vehículos de transporte público, lo que es muy riesgoso. Yo trabajé en la Comisión Mixta de Sueldos y participé en todo el proceso original de declarar empleados particulares a quienes desempeñaban esa doble función, y obreros a los que no la cumplían.

Es una cuestión ya demostrada que esa doble tarea, además, perturba la condición psicológica del chofer, por lo cual no debe mantenerse; pero se trata de una materia que no nos corresponde abordar en este proyecto de ley.

Por lo tanto, concuerdo en la inadmisibilidad de la norma, y pido dirigir oficio al Ministerio de Transportes, para que analice la forma de solucionar el problema.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ La Mesa propone lo siguiente: aprobar la letra a), que es una modificación de carácter formal; declarar inadmisibles la letra b) por decisión de la Sala, y enviar el oficio solicitado por el Honorable señor Thayer, en nombre de la Corporación.

El señor HAMILTON. ¿ Señor Presidente, mi opinión es que debería dividirse la votación respecto de la letra b).

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Si no existe acuerdo en el planteamiento de la Mesa, entonces tiene la palabra el Honorable señor Cooper.

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, sólo quiero agregar a la propuesta del Senador señor Thayer, que la Comisión, al discutir el asunto en profundidad, observó que el problema era complejo y difícil, porque el sistema de remuneraciones de los conductores es perverso. Fue analizado con el señor Subsecretario y otros representantes del Ministerio. Exigir a los choferes un cierto número de boletos cortados y, que el cobrador de boletos sea una misma persona ¿como se acaba de señalar¿, genera mayores accidentes.

El tema no lo pudimos abordar en su totalidad; pero, como se va a mandar un oficio al Ministerio de Transportes, sería oportuno hacer presente nuestra inquietud de que se analice la materia en forma global.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ ¿Estaría de acuerdo la Sala en aprobar la letra a) del N° 27?

Acordado.

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

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

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, me parece que la letra b) es claramente inadmisibles. Además, contiene errores ¿ya señalados por otros señores Senadores¿, porque en una ciudad de 200 mil habitantes, la existencia de un cobrador u otro mecanismo en los vehículos de transporte público dependerá fundamentalmente del recorrido. Puede que haya rutas donde el sistema no sea necesario a quizás menos importante en una ciudad que tenga 100 mil habitantes.

En vista de ello, adhiero a la petición de oficiar al Ministerio de Transportes, a fin de que estudie la materia más detenidamente, porque aquí estamos atacando los efectos y no las causas del problema. En la práctica, éstas obedecen a la existencia de un sistema competitivo en un sector que, por estar basado en concesiones, es monopólico. Por lo tanto, corresponde establecer adecuadas regulaciones y no que las micros circulen compitiendo entre ellas con cobrador a sin él.

En mi opinión, repito, aquí estamos atacando los efectos del problema, pero no las causas, no yendo la solución del problema por el camino que plantea la indicación.

En consecuencia, pido aprobar la supresión de la letra b), ya que, además de inadmisibles por entregar atribuciones al Presidente de la República, es inconveniente por las razones ya expresadas. Adicionalmente, solicito acoger el envío del oficio al Ministerio de Transportes ¿al cual Sus Señorías podrían adherir¿, a fin de hacer posible en mejor forma el estudio de la materia, y aprobarla como corresponde.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Por lo tanto, frente al problema de si es admisible o inadmisibile la letra b), la Sala, como señaló la Mesa, deberá decidir.

El señor HAMILTON. ¿ Señor Presidente, ¿la inadmisibilidat se refiere a toda la letra b), o sólo a la facultad presidencial?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ La Mesa entiende que a toda la letra.

En votación la admisibilidat de la letra b) del N° 27, relativa al artículo 88.

¿(Durante la votación).

El señor COOPER. ¿ Señor Presidente, como Presidente de la Comisión que analizó el tema y con los argumentos aquí dados, estoy de acuerdo en declararla inadmisibile.

El señor ERRÁZURIZ. ¿ Señor Presidente, a mi juicio, la norma es inadmisibile, porque, como ha quedado claro, se trata de atribuciones que no compete otorgar al Senado. Además, el artículo no cuenta con patrocinio del Ejecutivo.

Asimismo, está claro que el Gobierno ¿así se deduce del oficio que acordamos enviar ¿ tiene facultades suficientes para dictar normas, proponer los cambios necesarios y hacer posible que la buena idea contenida en el proyecto pueda concretarse.

Por lo tanto, voto por la inadmisibilidat, a fin de tener esa oportunidad.

El señor HAMILTON. ¿ ¡Perfectamente admisible!

El señor HORVATH. ¿ Señor Presidente, en verdad se echa de menos la presencia del Ministro o del Subsecretario de Transportes, para conocer la posición del Ejecutivo respecto de las distintas proposiciones que se nos plantean.

En mi opinión, las ahora propuestas se encuentran fuera de la idea matriz del proyecto, lo cual amerita que el Gobierno envíe al Senado una iniciativa amplia, en la cual se consignen los aportes efectuados por la Comisión-para modificar la Ley de Tránsito. Desde ese contexto, voto por la inadmisibilidat.

El señor LAGOS. ¿ Señor Presidente, me sumo a las expresiones del Senador señor Horvath en el sentido de que sería muy interesante que, para agilizar la discusión de la iniciativa y precisar algunos puntos, contáramos con la presencia del Ministro o del Subsecretario de la Cartera respectiva, lo que sería un gran aporte.

Voto par la inadmisibilidat.

El señor LAVANDERO. ¿ Señor Presidente, considero que la disposición es buena y compatible con las atribuciones del Ministerio; pero, a mi juicio, desgraciadamente adolece de inadmisibilidat.

En consecuencia, voto por la inadmisibilidad.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Señor Presidente, yo habría votado por la admisibilidad de la norma; sin embargo, no puedo hacerlo por estar pareado con el Senador señor Sinclair.

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

¿Se declara inadmisibile la letra b) del número 27, relativa al artículo 88 (15 votos contra 8 y un pareo).

Votaron por la inadmisibilidad los señores Cantuarias, Cooper, Díez, Errázuriz, Feliú, Hormazábal, Horvath, Huerta, Lagos, Larraín, Lavandero, Letelier, Martin, Romero y Thayer.

Votaron por la admisibilidad los señores Bitar, Carrera, Díaz, Frei (don Arturo), Hamilton, Núñez, Ruiz (don José) y Zaldívar (don Adolfo).

No votó, par estar pareado, el señor Muñoz Barra.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).- Corresponde a la Sala pronunciarse sobre la proposición del Honorable señor Thayer de enviar un oficio al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones sabre el asunto que expuso Su Señoría.

Creo entender quo todos estamos preocupados por el hecho de que los conductores de locomoción colectiva cumplen dos funciones simultáneas. Se trata de un problema particularmente inquietante no sólo en Santiago, sino también en las ciudades que están creciendo vertiginosamente.

¿Por unanimidad, se aprueba el envío del oficio, en nombre del Senado.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ En seguida, cabe emitir pronunciamiento sobre el número 28, cuya primera parte dice lo siguiente:

"28. Introdúcense, al artículo 91, las siguientes modificaciones:

"a) Suprímense, en su encabezamiento, la palabra "especialmente" y las comas (,) que la precede y sucede."

Esta primera parte corresponde a la indicación número 186.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, entiendo quo la Comisión aprobó unánimemente este número y que no hay indicaciones a su respecto.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ Se ha renovado una indicación, la número 187, sobre la letra c) de esta proposición, señor Senador.

Viene suscrita por los Honorables señores Muñoz Barra, Núñez, Carrera, Hormazábal, Hamilton, Fernández, Frei (doña Carmen), Páez, Díaz, Zaldívar (don Andrés) y Zaldívar (don Adolfo). Es para suprimir dicha letra.

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

El señor HORMAZÁBAL.¿ ¿Es la indicación número 187, señor Presidente?

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

El señor HORMAZÁBAL.¿ Perdón. Necesito unos segundos para revisar esto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Respecto de la indicación N° 186, que fue acogida por la Comisión, entiendo que todos estamos de acuerdo en eliminar del texto actual la palabra "especialmente".

¿Se aprueba la proposición.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) . ¿ Luego, la indicación N° 187, también de los Senadores señores Hamilton y Hormazábal, propone suprimir la letra c), meramente formal.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ Esta letra c) modifica el número 7 del artículo 91 de la Ley de Tránsito, reemplazando su punto final (.) por una coma (,) y agregando a continuación la conjunción "y".

¿Se aprueba la indicación N° 187.

La señora FELIÚ.¿ Si se aprueba también la indicación que sigue, N° 188, habría que volver a ésta, ya que el número 7 se convertiría en penúltimo.

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

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ En la letra d) del número 28, propone la Comisión:

"Agrégase el siguiente número 8, nuevo:

""8. Mantener conversación con acompañantes o pasajeros.".

Ésta es la última proposición de la Comisión sobre el artículo 91, y fue aprobada en forma unánime por ella.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, puede producirse una confusión debido a la multiplicidad de números y letras.

Por eso, digo lo siguiente. Lo relativo a la palabra "especialmente" fue aprobado en forma unánime por la Comisión. Debido a eso, nosotros no lo hemos reflatado.

Mi observación se refiere a la proposición que agrega un número 8 en el artículo 91, a fin de prohibir también "Mantener conversación con acompañantes o pasajeros.". Opinamos que es un precepto demasiado abstracto. En la vida real, ¿quién va a juzgar si se trata de una conversación, o de la respuesta a una consulta, o de otro tipo de diálogo? Creo que la ley no puede normar conductas en forma tan amplia. Pensemos en la movilización,

por ejemplo, del transporte en zonas rurales. Creo que hay una muy buena intención, pero que se olvida lo que son otras realidades en el país. Por eso, pido comprensión de la Sala para rechazar este número 8 propuesto en la letra d), por ser demasiado genérico.

La señora FELIÚ. ¿ Estoy completamente de acuerdo.

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

El señor HORVATH.¿ Señor Presidente, sólo quiero reforzar lo que ha dicho el Senador señor Hormazábal.

De repente se nos proponen normas que hacen pensar que la legislación nacional fuese hecha para Santiago, o para ciudades similares. En un área rural, incluso puede ser hasta conveniente que el chofer ande con la polola o la familia. Creo que es absolutamente positivo. Para qué vamos a estar cegándonos frente a relaciones de ese tipo. De manera que quiero sólo reforzar y aprobar la observación de Su Señoría.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, se rechazará el número 8 propuesto.

¿Se rechaza la proposición para agregar un número 8 al artículo 91 de la Ley de Tránsito.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ En seguida, debe tomarse resolución sobre el número 28 bis del artículo 10 del proyecto, que propone agregar el siguiente inciso segundo, nuevo, al artículo 92.

"Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar."

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, quiero hacer una consulta.

Respecto del artículo 91, entiendo que su texto vigente prohíbe "a los conductores de vehículos" fumar en el interior.

El señor HORMAZÁBAL.¿ Señor Presidente, como recuerda la Senadora señora Feliú, la norma vigente del artículo 91 dispone que la prohibición de fumar rige para el conductor. Entonces, la indicación que sobre el artículo 92 propusimos con el Senador señor Hamilton (acogida en la Comisión por unanimidad) es para establecer también esta prohibición expresamente para los pasajeros, asunto que muchas veces genera debate.

El señor HAMILTON.¿ Se podría aprobar por unanimidad, con la sola excepción del Honorable señor Frei.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ El número 7 del artículo 91 vigente, habla de fumar "en el interior" del vehículo. El chofer, que yo sepa, va en el interior. Ese número no se modifica.

El señor ERRÁZURIZ.¿ Señor Presidente, pido que se apruebe unánimemente lo propuesto en el N° 28 bis, tal como ha sugerido el Senador señor Hamilton.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, debo llamar la atención sobre lo siguiente. En la norma vigente, se le dice al conductor que le está prohibido fumar al interior del vehículo. Es un preciosismo que se podría corregir, pero lo estimo irrelevante. La norma del artículo 92 se refiere al pasajero. Una vez que éste desciende del vehículo, puede hacer uso de todos los derechos que se estimen pertinentes; pero, mientras es pasajero, es decir, cuando se encuentra en el vehículo, le está prohibido fumar, según la norma que la Comisión aprobó unánimemente.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Está bien agregar esa prohibición expresamente en el artículo 92. En la ley vigente no figura tal disposición.

La señora FELIÚ.¿ Está en la ley sobre Restricciones a Actividades Relacionadas con el Tabaco, señor Presidente, la que se aprobó en el Senado hace dos meses.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Si le parece a la Sala, se aprobará la proposición hecha por la Comisión en el N° 28 bis.

El señor DÍAZ.¿ Por unanimidad.

¿Por unanimidad, se aprueba la proposición de la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Corresponde considerar el número 18 del primer informe, que propone incorporar un artículo 93 bis en la Ley de Tránsito.

La Comisión acordó suprimir este artículo, excepto su inciso primero, que ha pasado a ser artículo 201 bis, con la redacción que se indicará en su oportunidad.

Ésta es una proposición unánime y no hay indicaciones renovadas.

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

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Sí, señor Senador.

El señor LAVANDERO.¿ Señor Presidente, el artículo señala: "Los pasajeros no podrán subir o bajar de un vehículo en movimiento". Me parece que esto raya en lo absurdo y corresponde ya a la esfera reglamentaria.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ El artículo 93 bis se refiere a otra materia, señor Senador.

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, lo que leyó el Honorable señor Lavandero es la disposición vigente de la ley, que no es modificada por el proyecto.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente) .¿ Entonces, si le parece a la Sala, se aprobaría la proposición de la Comisión referente al artículo 93 bis.

¿Se aprueba.

El señor LAGOS (Proscretario) .¿ Como número 29, la Comisión recomienda el siguiente:

"29. Sustitúyese, el artículo 94, por el siguiente:

"Artículo 94. Las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

"La revision técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna."

Fue aprobado unánimemente por los miembros de la Comisión, y no hay indicaciones renovadas.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ ¿Me permite un comentario, señor Presidente?

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Siempre que sea breve, señor Senador.

El señor MUÑOZ BARRA.¿ Sólo quiero anotar, señor Presidonte, que en esto de las revisiones técnicas hay una realidad quo se vive en muchas partes del país. Desgraciadamente, los organismos técnicos son empresas comerciales, garajes, que muchas veces efectúan los controles colcándolos al servicio de sus propios intereses, lo cual le quita seriedad. En algunas ocasiones se ha llegado a cosas realmente increíbles que, desgraciadamente, son muy difíciles de fiscalizar, ya que cada municipalidad sólo puede autorizar a una planta de revisión técnica, generándose una especie de monopolio. Por lo común, los permisos para abrir plantas son concedidos a dueños de garajes que exigen a los conductores modestos, en especial a los de sectores rurales, poco menos que pintar el vehículo completo por una simple rayadura.

Por desgracia ¿repito¿, en esta materia hay una gran maquinación y una gran negociación que espero que en el futuro podamos corregir.

Éste es el comentario que quería hacer, señor Presidento.

El señor NÚÑEZ (Vicepresidente).¿ Bien.

Si le parece a la Sala, se aprobará el artículo 94 propuesto por la Comisión, que es prácticamente igual al de la ley vigente. Sólo le agrega lo referente al certificado de homologación.

¿Se aprueba la proposición de la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretaria) .¿ Por el número 30, la Comisión recomienda, por la unanimidad de sus miembros, derogar los artículos 95 y 96.

¿Se aprueba la derogación.

El señor LAGOS (Prosecretario) Como número 31, la Comisión plantea lo siguiente:

"31. Introdúcense en el artículo 102, las siguientes enmiendas:

a) Sustituir, en el inciso primero, la frase "retirando las señalizaciones, materiales y desechos oportunamente" por la siguiente:

"retirando, de inmediato y en la medida que se vayan terminando los trabajos, las señalizaciones, materiales y desechos.".

Esta proposición fue acordada por unanimidad en la Comisión, pero se ha renovado la indicación número 191, para suprimir el número 31.

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, el número 31 modifica el artículo 102, sobre retiro de materiales en caso de trabajos en las vías.

La verdad es que el proyecto no innova mayormente respecto de la norma en vigor, que en la parte pertinente señala: "retirando oportunamente". El texto de la Comisión, en cambio, indica: "retirando, de inmediato y en la medida que se vayan terminando los trabajos". No se aprecia una alteración de fondo, y yo soy muy contraria a modificar las normas vigentes. Si se aprueba la proposición de la Comisión, habrá que empezar a buscar el sentido de la reforma.

Sin embargo, respecto del inciso cuarto del mismo artículo 102, el proyecto introduce una novedad muy importante en cuanto a la multa por infracción a lo dispuesto en dicha disposición. Actualmente, ella fluctúa entre 154 mil 600 y 257 mil 400 pesos, y se propone, en la letra b) del número 31, elevarla a un rango que oscila entre 200 mil 680 y 526 mil 700 pesos, cantidades que corresponden a 10 y 25 unidades tributarias mensuales, respectivamente. Además, se considerará que existe una infracción nueva y separada por cada día que transcurra sin que se haya dado cumplimiento a las obligaciones pertinentes.

Éstas son las innovaciones al artículo 102, y por eso se ha renovado la indicación.

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

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, el número 31 contempla dos modificaciones al artículo 102: por la letra a) sólo se introduce un

mejoramiento a su inciso primero, y la letra b), recaída en el inciso cuarto, se refiere a las sanciones que se aplicarían a las empresas que no cumplan las obligaciones respectivas. Respecto de esto último, correspondería empezar a tratar la indicación número 105, que había quedado pendiente y que formulé junto con el Senador señor Hormazábal, para sustituir en todo el proyecto las referencias en unidades tributarias mensuales por otras en pesos, de acuerdo con el valor de la UTM al mes de mayo de este año.

La señora FELIÚ. ¿ Esa indicación podríamos analizarla junto con el tema de las multas, contenido en el artículo 50 y siguientes, de forma tal de pronunciarnos ahora sólo sobre la primera modificación que se propone al artículo 102.

El señor HAMILTON. ¿ Me parece bien.

El señor HORMAZABAL. ¿ Pido la palabra.

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

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Señor Presidente, la argumentación de la Senadora señora Feliú se desarrolla en dos ámbitos. En cuanto a la letra a), Su Señoría plantea que la modificación propuesta por la Comisión no es tan relevante desde el punto de vista del texto vigente.

En mi opinión, sin embargo, el aporte del organismo técnico consiste en precisar un cierto hecho físico que permite determinar a partir de cuándo se hace exigible la obligación de retirar los materiales. Más que en la locución "de inmediato", la novedad está en la frase "en la medida que se vayan terminando los trabajos", que es un suceso objetivamente visible y determinable para los inspectores de obras y, en general, para cualquier persona entendida en la materia. La norma vigente señala que se deben dejar reparadas las vías "oportunamente", concepto este último demasiado abstracto.

Si se dividiera la votación, yo estaría por aprobar la modificación planteada por la Comisión en la letra a), que representa un avance objetivo en la materia, pero respecto de la letra b), que establece el monto de la multa, estoy claramente en contra, porque, a mi juicio, la forma en que se plantea es muy inadecuada para los fines consiguientes.

El señor LAGOS (Prosecretario) . ¿ Señor Senador, solamente se leyó la proposición de la Comisión recaída en la letra a) del número 31, que fue aprobada por unanimidad en ese organismo. Aún no se empieza a tratar la letra b).

El señor HAMILTON. ¿ Señor Presidente, habría acuerdo para aprobar la letra a).

La señora FELIÚ. ¿ Quedaría pendiente la discusión sobre las multas.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ Entonces, si le parece a la Sala, se aprobaría la modificación sugerida por la Comisión en la letra a) del número 31.

¿Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ Correspondería tratar, a continuación, la letra b) del mismo número.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, estamos de acuerdo con la Honorable señora Feliú en discutir la letra b) cuando se estudie el tema de las multas.

El sonar ERRÁZURIZ.¿ Me parece bastante complicado volver atrás.

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

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

El señor NÚÑEZ.¿ Señor Presidente, me parece bien la sugerencia que acaba de formularse, porque además el Honorable señor Otero, que llegará a Valparaíso en alrededor de diez minutos, me pidió expresamente que debatiéramos el asunto de las multas cuando él se encontrara presente.

El señor VALDÉS (Presidente).¿ En consecuencia, si no hay objecion, la letra b) quedaría pendiente.

¿Queda pendiente la letra b) del número 31.

El sonar LAGOS (Prosecretario) .¿ En seguida, la Comisión recomienda aprobar el siguiente número 32:

"32. Sustitúyese, en el artículo 105, la palabra "podrá" por "debera".

Esta proposición fue aprobada por simple mayoría.

Sobre el particular, se ha renovado la indicación número 192, para suprimir este número.

El señor VALDÉS (Presidente) .¿ En discusión la indicación renovada 192.

Tiene la palabra la Honorable señora Feliú.

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, como se ha dicho, el número 32 sustituye, en el actual artículo 105 de la Ley del Tránsito ¿que establece que "La autoridad competente podrá retirar o hacer retirar las señales no oficiales" ¿, el vocablo "podrá" por "deberá". En otras palabras, "deberá retirar las señales":

Debo hacer presente que esta norma no sólo es ajena a las ideas matrices del proyecto, sino que también impone obligaciones y responsabilidades a una serie de autoridades que no se mencionan. Por tratarse de autoridades, es una materia de la iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

Además, en mi opinión, no estamos en presencia de una disposición tan simple, porque puede hacer incurrir en responsabilidades al Estado, en virtud de lo dispuesto en el artículo 38 de la Constitución Política.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Sólo quiero expresar que si el artículo actual emplea la palabra "podrá", quiere decir que la autoridad tiene facultades.

La señora FELIÚ ¿ La está facultando.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ Hoy día es facultativo. Pero en la norma propuesta es...

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ Obligatorio.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ ...imperativo.

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ Claro. Pero no se da una nueva atribución a la autoridad, sino que aquella que existe se hace más fija. Desde el momento en que se dice que se "podrá" hacer algo, existe la facultad.

El señor HAMILTON. ¿ Señor Presidente, yo no entraría a discutir el problema desde el punto de vista constitucional, porque existe acuerdo para acoger la indicación de la señora Senadora.

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ ¿ Hay acuerdo?

El señor COOPER. ¿ Con mi voto en contra, señor Presidente.

Se ha puesto esta exigencia para que cualquier organismo o empresa que haya colocado señalizaciones o letreros con motivo de trabajos retire esos elementos con prontitud. Porque hay una serie de accidentes que se producen debido a que lo anterior no ocurre, lo que incide en que pierdan credibilidad todas las señalizaciones de las carreteras.

Ésa fue la razón tenida en vista por la Comisión para hacer obligatoria esta norma y no dejarla con carácter facultativo.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ En realidad, tiene toda la razón Su Señoría. Porque cuando se viaja por caminos rurales se puede apreciar que están llenos de letreros que carecen de significación y que conviene retirarlos de inmediato.

El señor LAGOS. ¿ Señor Presidente, estoy de acuerdo con el Presidente de la Comisión, pero echo de menos una cosa. Aquí se habla respecto de las sanciones, del retiro de letreros, etcetera. Pero quienes usamos las carreteras nos damos cuenta de que sobre las empresas constructoras no pesan las obligaciones que se requieren, en especial, en los casos que hemos estado tratando. Porque todavía existen barreras en las que ponen luces de árboles de Pascua. De modo que, así como estamos siendo muy drásticos en esta materia, en el futuro también debíamos precisar las obligaciones de las empresas constructoras, que todavía se encuentran en la

época del mechero. Son aspectos que echo de menos. Igualmente, se ponen barreras de protección de acero, que llevan a los conductores a la muerte.

Solicito oficiar al señor Ministro de Transportes para hacerle presente esta situación y para que se vea cómo abordar esta materia.

El señor VALDÉS (Presidente). ¿ Si le parece a la Sala, se enviará el oficio solicitado.

Acordado.

Estamos ante una definición entre "deberá" y "podrá".

El señor NÚÑEZ. ¿ Votemos, señor Presidente. Concuero con el término "deberá".

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ En votación la indicación renovada número 192.

¿(Durante la votación).

El señor DÍAZ. ¿ La norma debería decir, en términos imperativos, "retirá".

El señor VALDÉS (Presidente) . ¿ Debemos pronunciarnos sobre la indicación, señor Senador.

El señor DÍAZ. ¿ Entonces, voto por "deberá". Pero si la disposición dijera: "La autoridad competente retirará las señales no oficiales", estaría todo listo.

La señora FELIÚ. ¿ Señor Presidente, abrigar la esperanza de que por cambiar una palabra la autoridad va a cumplir su obligación es, a mi juicio, nada más que eso: una esperanza. La verdad es que la norma propuesta puede provocar después graves problemas al Fisco, porque, en virtud de lo dispuesto en el artículo 38 de la Constitución Política, el no ejercicio de estas facultades generaría una responsabilidad pecuniaria bastante seria.

Voto en favor de la indicación renovada.

El señor HORMAZÁBAL. ¿ En mi opinión, la norma actual es obligatoria para la autoridad competente, porque existen diversas disposiciones que hacen imperativo para ésta mantener las condiciones del camino, a cumplir las leyes y otras. Lo que ocurre ¿como lo ha señalado el señor Presidente¿ es que ahora sería facultada para retirar directamente las señales o para hacerlas retirar por otros.

Como a mi juicio esta atribución es obligatoria, creo que el término "deberá" es más explícito y pedagógico. Por lo tanto, voto en contra de la indicación renovada.

El señor LAVANDERO. ¿ Señor Presidente, encuentro bastante delicado encomendar a la "autoridad competente", sin nombre, una serie de obligaciones que puede que no esté en situación de cumplir. Porque puede haber señales en todas partes y la persona que sufra un accidente tendrá la

posibilidad de demandarla por no haber retirado, como sería su obligación, los letreros.

Por esa razón, prefiero que el artículo 105 quede en los términos en que está y que sea una facultad de la autoridad el retirar o hacer retirar las señales no oficiales.

Voto a favor.

El señor THAYER.¿ Señor Presidente, votaré en contra de la indicación renovada, partiendo de la base de que la disposición, cuando emplea el término "podrá", está facultando a la autoridad competente para hacer algo que es su deber efectuar.

Ahora, lo que pasa es que pueden producirse problemas, en el sentido de que cabe la posibilidad de que otra autoridad u otra persona, por ejemplo, coloque un letrero inadecuado. De modo que se está facultando a esa primera autoridad para cumplir su deber.

Voto en contra de la indicación renovada.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ ¿Algún señor Senador no ha emitido su voto?

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

¿Se rechaza la indicación renovada número 192 (17 votos por la negativa, 6 por la afirmativa, una abstención y 2 pareos), quedando aprobada la proposición de la Comisión.

Votaron por la negativa la señora Carrera y los señores Cooper, Díaz, Díez, Errázuriz, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Gazmuri, Hamilton, Hormazábal, Huerta, Lagos, Núñez, Ruiz (don José), Thayer, Urenda y Zaldívar (don Adolfo).

Votaron por la afirmativa la señora Feliú y los señores Fernández, Horvath, Lavandero, Letelier y Martín.

Se abstuvo de votar el señor Prat.

No votaron, por estar pareados, los señores Muñoz Barra y Valdés.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ En seguida, corresponde tratar el número 33, que dice:

"Agrégase, en el artículo 110, al concepto "ROJO" la siguiente oración final: "Ello no obstante, salvo señalización expresa en contrario, los vehículos que viran a la derecha, previa detención, podrán hacerlo con la debida precaución y respetando absolutamente el derecho de paso preferente del peatón.".

Esta proposición fue aprobada por unanimidad por la Comisión, pero hay indicación renovada ¿la 193¿ para suprimir este número.

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

Tiene la palabra el Honorable señor Hamilton.

El señor HAMILTON.¿ Señor Presidente, la norma que, con el acuerdo del Gobierno, introdujo la Comisión durante la tramitación del proyecto es novedosa para nosotros ¿porque sólo excepcionalmente algunos discos autorizan expresamente para virar con luz roja, en estas condiciones¿, pero no en los demás países, donde es de ordinaria aplicación. Prácticamente, existe en el resto del mundo.

Tal medida contribuye, por un lado, a una mayor fluidez del tránsito, y por otro, a descontaminar, pues no obliga a estar detenido, sino que, con la debida precaución, y si no viene algún vehículo en la dirección contraria ni esté atravesando un peatón, permite virar, evitando la acumulación de vehículos o "tacos".

Por tales razones, solicito aprobar la propuesta de la Comisión.

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

La señora FELIÚ.¿ Señor Presidente, en primer término, esta norma no guarda relación con las ideas matrices del proyecto, y, en segundo lugar, es contradictoria con todas las innovaciones propuestas por la Comisión, porque, según se deja constancia en el informe, todas las enmiendas propuestas tienden a que el transitar de los vehículos sea seguro y se eviten accidentes. Esta medida, por lo contrario, aunque permite agilizar el tránsito, lo torna más inseguro y puede ser foco de nuevos accidentes.

Actualmente, se puede virar a la derecha con luz roja en los cruces donde esté expresamente autorizado mediante la señalización pertinente. La verdad es que son pocos y corresponden a calles donde, por sus especiales características ¿Costanera con Los Leones¿, o por su anchura y el volumen del tránsito ¿Cantagallo, en las Condes¿, es posible hacerlo con seguridad.

Si las municipalidades gozan de las facultades necesarias para permitir esta maniobra en aquellos cruces en que, de acuerdo con los estudios correspondientes, se determine que no hay peligro en autorizarla, no se ve la necesidad o conveniencia de que sea la ley la que imponga la medida, obligando a los municipios a señalar los cruces donde no se podrá efectuar este tipo de viraje. Menos aún si es de presumir que, precisamente, por razones de seguridad, son más aquellos en que no será posible virar con luz roja que los cruces donde se podrá autorizar.

Quiero formular dos observaciones adicionales.

Cuando estuve presente en la Comisión, las personas que asistieron en representación del Ejecutivo manifestaron su absoluto desacuerdo con esta norma, porque en las ciudades grandes, especialmente en Santiago, son más numerosos los cruces donde no es posible efectuar dicha maniobra.

Se ha recordado que en otros países ella se permite. Es verdad. Pero también lo es que resulta de ciencia ficción pretender que las calles o los caminos de Chile son similares, ni remotamente, a los de esos lugares.

Una medida como ésta forzaría a los municipios a efectuar un estudio en todas las esquinas, para establecer que no se podrá virar con luz roja. En realidad, al examinar nuestras ciudades, podemos comprobar que es muy difícil que se pueda efectuar esa maniobra con la debida seguridad para peatones y conductores. De ahí la regla de excepción en nuestro país, mientras tengamos, lamentablemente, las calles en el estado en que se encuentran.

Por tales razones, se ha renovado la indicación.

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

El señor HORVATH.¿ Señor Presidente, ante todo, creo que las normas de seguridad están salvaguardadas en la fórmula que nos propone la Comisión. En primer lugar, si no se dan las condiciones, se señala en contrario. En seguida, se resguarda la relación entre conductores y peatones. Y, además, se está implementando una política muy positiva en el país, en el sentido de colocar estos famosos "lomos" en los cruces que revisten algún grado de riesgo, medida cuya implantación ha disminuido en forma notable la tasa de accidentes.

Por lo demás, creo que todo lo que permita girar hacia la derecha, también, políticamente, es bueno... Podría haber normas que, para democratizar esta materia, permitieran virar a la izquierda, cuando se enfrentan calles de dirección única. Pero ello, al parecer, ha quedado al margen del análisis de la Comisión. En todo caso, me parece positiva la recomendación.

¿Se rechaza la indicación, con el voto contrario de la señora Feliú, y, en consecuencia, se aprueba la proposición de la Comisión.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Corresponde tratar la proposición formulada por la Comisión recaída en el número 34, que dice:

"34.¿ Sustitúyese el artículo 121, por el siguiente:

"Artículo 121.¿ Ningún vehículo podrá circular a menor velocidad que la mínima fijada para la respectiva vía. En todo caso, los vehículos que, dentro de los límites fijados, circulen a una velocidad inferior a la máxima deberán hacerlo por su derecha."

Esta proposición fue aprobada, por unanimidad, por la Senadora señora Feliú y los Senadores señores Cooper, Hamilton y Otero, y no ha sido objeto de indicaciones.

¿Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ Corresponde ocuparse en el número 34 bis, que dice:

"34 bis.¿ Agréguese, al número 1 del artículo 139, la siguiente oración final sustituyendo el punto y coma (;) por dos puntos (:): "Con todo, en el caso de viraje a la derecha, debidamente señalado por un vehículo de carga articulado compuesto de camión tractor y semirremolque, o de camión y re-molque, no regirá lo prevenido anteriormente, debiendo los demás conductores aguardar que dicho vehículo termine su maniobra.".

Esta proposición contó con la aprobación unánime de los miembros de la Comisión, Honorables señores Cooper, Hamilton, Mc-Intyre, Páez y Otero. No hay indicaciones renovadas.

¿Se aprueba.

El señor LAGOS (Prosecretario) .¿ En seguida, corresponde tratar el número 19, que ha pasado a ser número 35, sustituido por el siguiente:

"35.¿ Sustitúyese el artículo 150 por el siguiente:

"Artículo 150.¿ El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en forma privativa, establecerá los límites máximos y mínimos de velocidad en caminos y carreteras, atendiendo a las condiciones y características de éstas y al tipo y clase de vehículos. Al efecto, podrá requerir informes de la Dirección de Vialidad y de las Municipalidades para estos fines. Las resoluciones que determinen las velocidades serán comunicadas a la Dirección de Vialidad y a las Municipalidades respectivas, para los efectos de que se proceda a efectuar de inmediato las correspondientes señalizaciones o rectificar las existentes.

"A falta de determinación específica y sin perjuicio de lo establecido en los artículos 148 y 149, precedentes, la velocidad máxima no podrá exceder de 100 kilómetros por hora ni ser inferior a 40 kilómetros por hora.

"En caso de reparaciones de caminos y carreteras, la autoridad a cargo de las obras podrá establecer transitoriamente límites de velocidad durante la ejecución de los trabajos, dando estricto cumplimiento a lo establecido en el artículo 102.".

Este número fue aprobado por unanimidad, y se han renovado diversas indicaciones: la N° 104, para reemplazarlo; la N° 196, para suprimirlo, y la N° 197, para sustituirlo.

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

El señor VALDES (Presidente).- La tiene la Honorable señora Feliz, quien la solicitó antes.

La señora FELIU. ¿ Señor Presidente, esta norma y sus indicaciones se enmarcan dentro del primer tema a que se abocó la Comisión con motivo del

estudio de este proyecto de ley, y que dice relación a nuevas facultades que se otorgan al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En primer término, hago expresa cuestión de constitucionalidad, porque esta disposición se aprobó por indicación parlamentaria, en circunstancias de que implica otorgar nuevas facultades al Ministerio de Transportes, lo que no puede hacerse sino mediante proposición del Poder Ejecutivo.

La verdad es que esto, además, se contrapone con normas vigentes en materia de caminos, respecto de los cuales existen facultades de la Dirección de Vialidad. Esta fue consultada sobre tales materias y manifestó su opinión contraria a la modificación que se propone.

En todo caso, la norma, tal como está aprobada por la Comisión, se contrapone con el artículo 152 de la Ley de Tránsito vigente, que no se ha enmendado y que conserva atribuciones de la Dirección de Vialidad en materia de velocidades mínimas.

Por otra parte, importa otorgar facultades de tipo operativo, que no corresponden a los Ministerios. Estos tienen atribuciones para planificar y evaluar planes y programas, pero no facultades operativas. El Ministerio de Transportes no puede señalar cuál es la velocidad máxima o mínima en el camino que va, por ejemplo, de Colbún a otro lugar.

Esta norma, a mi juicio, es inconveniente, sin perjuicio de la inconstitucionalidad que he planteado, porque se entrega al Ministerio una facultad nueva.

El señor VALDES (Presidente) .¿ Tiene la palabra el Senador señor Errázuriz.

El señor ERRAZURIZ. ¿ Señor Presidente, estimo que esta norma debe suprimirse, por las siguientes razones. En primer lugar, el Ministerio de Obras Públicas siempre ha tenido tuición para los efectos de determinar las velocidades. Y ello pasa a ser especialmente relevante dada la Ley de Concesiones de Obras Públicas, que, en la práctica, establece ¿y así se ha aprobado¿ que dicha función corresponde exclusivamente al citado Ministerio. La velocidad se vincula a la calidad de la vía, con la que el Ministerio de Transportes nada tiene que ver. En un camino malo no se puede transitar ligero, aunque el auto permita hacerlo; en las carreteras muy buenas es factible manejar a velocidades mayores, etcetera. En consecuencia, el Ministerio de Obras Públicas determina las velocidades, dependiendo de la calidad de los caminos.

En segundo término, según la Ley de Concesiones, la tarifa se fija en función de la velocidad y, a su vez, el camino es el que condiciona el tarifado respectivo. De modo que el Ministerio de Obras Públicas no puede, en un momento dado, modificar los contratos suscritos sobre la base de las condiciones técnicas fijadas por él mismo para determinada licitación. Podría darse el caso, incluso, de que en un camino en el cual se permita

circular a cierta velocidad el Ministerio de Transportes reduzca ésta, con lo cual vulneraría el contrato y haría inviable la posibilidad de que la empresa pertinente cancelara sus obligaciones contraídas, por ejemplo, con los fondos de pensiones.

Por lo tanto, como resulta altamente negativa esta disposición, votaré por suprimirla.

He dicho.

El señor COOPER. ¿ Me permite, señor Presidente?

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

El señor COOPER. ¿ Señor Presidente, propongo que discutamos por incisos, porque son tres materias distintas, algunas de las cuales pueden ser rechazadas, y otras, aprobadas.

Por ejemplo, la norma del inciso tercero, que no existe en la ley vigente, sería conveniente aprobarla, ya que se refiere a que, cuando se realizan reparaciones en caminos y carreteras, la autoridad a cargo de la obra podrá limitar las velocidades. De acuerdo con la ley en vigor, no podría hacerlo.

El señor ERRAZURIZ. ¿ ¿ Me permite una interrupción, señor Senador?

El señor COOPER. ¿ Con mucho gusto, con la venia de la Mesa.

El señor VALDES (Presidente) . ¿ Tiene la palabra el Honorable señor Errázuriz.

El señor ERRAZURIZ. ¿ Es precisamente lo que estoy señalando: cuando el concesionario privado esté reparando un camino, la citada facultad le corresponderá al Ministerio de Obras Públicas y no al de Transportes y Telecomunicaciones.

Por lo tanto, me parece que lo lógico es suprimir la norma, porque todo esto se halla en las normativas relacionadas con Vialidad y con Obras Públicas y en la Ley de Concesiones.

El señor VALDES (Presidente). ¿ Tiene la palabra el Senador señor Lavandero.

El señor ZALDIVAR (don Andrés). ¿ ¿ Me permite, señor Presidente?

El señor LAVANDERO. ¿ Señor Presidente, pienso que la disposición en debate es inconveniente, pero que peor es la norma vigente. Si se otorga una concesión para que haya un camino mejor, con accesos que no representen peligro y donde sea posible transitar a velocidades mayores a 130 ó 140 kilómetros por hora, de acuerdo con las características de la vía, no podría hacerse, no obstante tratarse de una obra licitada, pues el artículo 150 establece que los límites máximos de velocidades serán 50 kilómetros por hora en zonas urbanas y 100 kilómetros por hora en zonas rurales.

Por lo tanto, coincido en que debería conferirse una facultad, si no al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, al de Obras Públicas, para establecer los límites máximos y mínimos de velocidades. Y, de existir esa facultad, habría que derogar el artículo 150, porque es contradictorio con lo que se pretende mediante el sistema de concesiones de obras públicas, y concretamente, el de concesiones de caminos.

Por esa razón, el artículo propuesto no es conveniente, como tampoco el 150 de la ley N° 18.290, de Tránsito. Y pienso que habría que hacer una modificación.

El señor VALDES (Presidente).¿ Tiene la palabra el Honorable señor Zaldívar.

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

El señor ZALDIVAR (don Andrés).¿ Señor Presidente, coincido plenamente con lo sostenido por el señor Presidente de la Comisión de Obras Públicas; y lo estamos viendo en los proyectos de concesiones.

Asimismo, debemos recordar la intervención que hizo en la Sala el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, cuando señaló que su Cartera no tenía organización ni capacidad alguna para ejercer el control de velocidades en los caminos.

Por otro lado, me parece inconveniente que en una ley se establezcan las velocidades.

En consecuencia, considero preferible mantener la normativa vigente y analizar las restantes materias cuando tratemos lo relacionado con las concesiones de obras públicas.

Estimo que tanto el artículo 150 como el 151 no debieran ser aprobados.

He dicho.

El señor DIEZ.¿ Hay que mantener la ley vigente.

El señor VALDES (Presidente).¿ ¿Le parece a la Sala que una solución razonable...

El señor OTERO.¿ No, señor Presidente.

El señor VALDES (Presidente) .¿ ...es no modificar la norma vigente y que oportunamente, cuando veamos lo relativo a las concesiones de obras públicas, por las razones que se han expresado, se pueda enmendar? Porque parece existir cierto consenso en que no es razonable fijar en la ley los límites máximos y mínimos de velocidad.

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

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

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, creo que los argumentos dados aquí no toman en cuenta el texto actual de la Ley de Tránsito. Porque la norma que se quiere dejar vigente dice que "serán límites máximos de velocidad los siguientes:

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

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

Esas velocidades no distinguen, de ninguna manera, entre los diferentes tipos de vehículos ni entre las diversas clases de caminos. Y como nunca se han fijado las velocidades en todos los caminos de Chile, en los de tierra puede alcanzarse 100 kilómetros por hora, en circunstancias de que eso es absolutamente contrario a la seguridad.

¿Qué propuso la Comisión? Y repito que lamento que no esté presente el señor Subsecretario de Transportes, quien participó en la discusión de esta materia.

En la Comisión se planteó que tenemos dos imperativos legales. Primero, es imprescindible que la ley establezca velocidades máxima y mínima a falta de una resolución administrativa. ¿Por qué? Porque romper la velocidad, ya sea sobrepasándola o conduciendo a menos de la fijada, constituye un ilícito y los ilícitos sólo pueden establecerse por ley. De manera que la ley debe tener un marco de referencia; de lo contrario, nunca sería posible sancionar jurídica y constitucionalmente la velocidad baja o la excesiva, elementos importantísimos para la seguridad del tránsito.

Por tal razón, la Comisión propuso facultar al Ministerio de Transportes para fijar límites de velocidad, lo cual no significa desconocer lo dispuesto por el artículo 152, porque puede dictar normas genéricas para caminos determinados; en lo demás, se mantiene la norma actual.

A modo de ejemplo, si dentro de tres, cuatro o cinco meses se terminan las obras de la doble vía entre Santiago y Valparaíso y ésta queda en buenas condiciones, obviamente, no se requeriría ley para aumentar el límite máximo a 120 kilómetros por hora, pues perfectamente bien podría hacerlo dicha Secretaría de Estado. Pero, de mantenerse la normativa vigente, ello no será posible, y los problemas a que apuntan las críticas que se formulan no tendrán solución por la vía de conservar el texto vigente.

Por eso, la Comisión, después de oír al Ministro del ramo y, en tres oportunidades, a los distintos técnicos que concurrieron a ella, y con la aquiescencia del Subsecretario y de los asesores en seguridad del tránsito, acordó proponer al Senado el artículo 150, que, en síntesis, significa algo muy simple: que el Ministerio de Transportes podrá fijar distintos límites de velocidad en caminos y carreteras según el tipo y clase de vehículos, facultad que podrá utilizar cuando lo desee. Con ello se podría arreglar, por ejemplo,

el problema existente en la ruta de Santiago a Valparaíso, o el de la doble vía que unirá la Capital con San Antonio, etcétera.

Sin embargo, como es necesario definir un marco legal para establecer el ilícito, la iniciativa en estudio mantiene lo existente hoy. La única diferencia radica en que el proyecto en análisis da latitud y facultad al Ministerio de Obras Públicas para solucionar problemas contingentes, actuales, lo que hoy no puede hacer sin un cambio en la legislación.

Por ese motivo se planteó el tema en la Comisión; lo trajo a colación el señor Ministro; se discutió en distintas oportunidades, y se llegó a un acuerdo prácticamente unánime en cuanto a formular la proposición que nos ocupa.

Obviamente, la Sala está en su derecho de aprobarla o rechazarla. Y yo no voy a seguir defendiendo posiciones en materias que interesaban al Ministerio de Transportes, cuyos representantes debieran estar presentes para dar a conocer sus razones a! Senado.

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

La señora FELIU.¿ Señor Presidente, deseo rectificar algunos conceptos.

Reitero que la Dirección de Vialidad tiene y ejerce la facultad en comento. Así se manifiesta en un oficio de respuesta a lo que personalmente consulté a su titular, quien expresó que la norma vigente opera bien y se aplica previa consulta a Carabineros.

Eso, en primer término.

En segundo lugar, el Ministerio de Transportes no ha propiciado ni propuesto esta disposición. Además, su titular advirtió que, de aprobarse la norma, la estructura ministerial no estará en condiciones de adoptar las medidas derivadas de ella.

En consecuencia, esto no es algo que dicha Cartera deba defender, porque no lo planteó, y ni siquiera lo comparte. Incluso, en la Comisión ¿de ello da cuenta el informe¿, el Honorable señor Hamilton manifestó que, a lo mejor, a futuro podría ser así, reconociendo que esa Secretaría de Estado no está en condiciones de hacerlo en la actualidad.

Ahora bien, se escuchó a ese Ministerio, pero no a la Dirección de Vialidad; al menos, no hay constancia de ella en el informe.

Un cambio de esta naturaleza es de mucha importancia, y genera graves consecuencias prácticas, al entregarse ¿reitero¿ a un Ministerio una atribución que no ha pedido por medio del correspondiente mensaje presidencial, requisito indispensable, en los términos del artículo 62 de la Constitución Política.

Por ello, creo que esta disposición es altamente inconveniente.

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

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

El señor OTERO.¿ Señor Presidente, es distinta la posición del señor Ministro. Lo dicho por la señora Senadora es efectivo en cuanto al otro artículo que analizamos y que fue votado en contra por el Senado. Aquí se trata de un asunto distinto: se faculta para fijar límites de velocidad; la norma anterior se refería al control del tránsito.

Lamento decir ¿incluso, pediría las cuentas de la Comisión para corroborarlo¿ que en esta materia el Subsecretario de Transportes y los asesores, quienes representaban al señor Ministro, dieron su acuerdo. Porque el objeto de la disposición es permitir establecer diferencias de velocidad en caminos en los cuales todo el mundo reconoce que la de 100 kilómetros por hora resulta inadecuada.

De no acogerse la tesis de la Comisión, seguiremos con este cuello de botella y este amarre de manos que es imposible solucionar.

El señor HORMAZABAL.¿ Pido la palabra.

La señora FELIU.¿ ¿Me permite, señor Presidente?

El señor VALDES (Presidente) .¿ Tiene la palabra el Honorable señor Hormazébal.

El señor HORMAZABAL.¿ Señor Presidente, deseo hacer un pequeño aporte a esta discusión.

Primero ratificaré las palabras del Honorable señor Otero sin necesidad de comprobación con la cinta magnetofónica, pues basta revisar el texto del segundo informe de la Comisión, el cual consigna que, ante la proposición de Su Señoría tendiente a facultar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los representantes del Ejecutivo manifestaron su acuerdo con la indicación respectiva.

Coincido, sí, con la Honorable señora Feliú en cuanto a que no es necesaria la participación de un representante de esa Secretaría de Estado, por estar presente el Senador señor Otero, quien propuso la idea, la misma que, en su momento, respaldó la autoridad gubernativa.

Por otra parte, el artículo 151 de la ley vigente consagra la posibilidad de fijar otros límites de velocidad, autorizando para ello a los municipios, en las zonas urbanas, y a la Dirección de Vialidad, en las rurales.

Por lo tanto, entendiendo el sentido con que trabajó la Comisión para perfeccionar la iniciativa, prefiero las normas vigentes a ese respecto, aunque ello contradiga la fundada opinión del Honorable señor Otero y de algún representante del Gobierno que la respaldó en la Comisión respectiva.

El señor NUÑEZ (Vicepresidente).¿ Propongo a la Sala que votemos la indicación re-novada N° 196. En caso de ser aprobada, esta discusión carecería de sentido; y de rechazarse, tendremos que ver cómo opera en relación con el precepto en el cual incide.

El señor LAGOS (Prosecretario).¿ La referida indicación tiene por objeto suprimir el N° 19, que pasó a ser 35.

El señor ERRAZURIZ.¿ Perdón, señor Presidente, Para evitar confusiones: de aprobarse la indicación, queda invariable la ley en vigor, sin quitar atribuciones al Ministerio de Obras Públicas y a la Dirección de Vialidad para entregárselas al de Transportes.

El señor NUÑEZ (Vicepresidente) .¿ La interpretación de Su Señoría es ajustada.

En votación.

¿(Durante la votación).

El señor COOPER.¿ Señor Presidente, una de las razones que tuvo la Comisión para proponer este texto fue precisamente la falta de un Ministerio que coordine lo relacionado con la fluidez y el movimiento del tránsito, no sólo en las ciudades, sino también en carreteras. Por eso se pensó que, de acuerdo con su objetivo, el indicado para regular este aspecto es el de Transportes.

Voto en. contra.

El señor ERRAZURIZ.¿ Señor Presidente, voto a favor de la indicación que pretende suprimir el número 19, destinado a trasladar al Ministerio de Transportes atribuciones que, aparentemente, se restan al de Obras Públicas y a la Dirección de Vialidad. Y lo hago, no sólo porque las nuevas facultades que se pretende entregar a Transportes carecen del patrocinio del Ejecutivo, sino, además, porque el propio Ministro señaló que la Cartera a su cargo ni siquiera tiene la posibilidad técnica de ejercerlas, en términos de fijar los límites de velocidad en todos los caminos de Chile. Además, no podría hacerlo, porque ello depende, obviamente, de la calidad de las distintas vías.

En segundo lugar, pienso que de aprobarse esta disposición, la ley de concesiones se transformaría en letra muerta y, en la práctica, se vulnerarían los contratos vigentes, pudiendo el Ministerio de Obras Públicas interferir en ellos y cambiarlos cuando las velocidades sean determinadas en función de las licitaciones, cuyas bases establecen, a su vez, cuales son las condiciones técnicas que deben tener los caminos para poder soportar aquellas velocidades.

En consecuencia, parece altamente inconveniente la norma, respecto de la cual el Ministerio de Obras Públicas ha demostrado su desacuerdo, como lo manifestara expresamente, porque contraría la ley de concesiones ya aprobada. También está en contra de ella el señor Ministro de Transportes.

Así lo han hecho presente en la Sala y ha quedado constancia de eso en la Versión Taquigráfica.

Por lo tanto, la disposición resulta claramente inapropiada y, desde luego, contradice las normas legales vigentes, que tampoco han sido derogadas. De modo tal que esta iniciativa legal no tendrá ningún efecto positivo, aparte que se contrapone a la legislación vigente, porque no suprime las atribuciones de los demás Ministerios para fijar las velocidades.

En vista de lo anterior, voto a favor de la indicación, que permite eliminar este artículo.

La señora FELIU.¿ Señor Presidente, quiero ratificar íntegramente lo expresado por el señor Senador que me precedió en el uso de la palabra. Además, deseo hacer pre-sente que el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Narciso Irureta, manifestó ¿de ello quedó constancia en el nuevo segundo informe de la Comisión¿ que, en general, los técnicos de esa Secretaría de Estado estaban de acuerdo en que ella tuviera supremacía sobre todo el sistema de transporte, pero ¿agregó- que aquél funciona dándosele tuición a las Municipalidades y a la Dirección de Vialidad, También expresó que aprobar normas como ésta al Ministerio le significa asumir responsabilidades que hoy día no está en situación de afrontar desde el punto de vista presupuestario y de equipos humanos, principalmente en las comunas distantes, etcétera.

El Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones destacó que es importante dar primacía a dicho Ministerio. Y actualmente la tiene conforme a la ley N° 18.059, mediante la cual se le otorgan facultades como organismo máximo normativo general, rector del sistema de transportes; incluso dispone de atribuciones para dejar sin efecto medidas adoptadas por otras auto-ridades. Pero, ciertamente, no le corresponde determinar velocidades, Y esto es lo que se pretende modificar, aun cuando el titular de la Cartera, frente a las nuevas facultades que se vienen concediendo, ha dicho que carece de elementos presupuestarios y humanos para cumplirlas.

Esta situación es realmente grave, ya que, además, esa Cartera no posee infraestructura a nivel nacional, lo que implica que no podrá llevar a cabo las nuevas funciones. En este sentido, se ha hecho presente que el sistema opera de manera adecuada por parte de las autoridades que hoy día cuentan con ese tipo de atribuciones.

Reitero: la norma es inconstitucional porque, sin iniciativa del Presidente de la República, otorga facultades a una Secretaría de Estado en materias que hoy día no regula. Por lo demás, la disposición nunca ha sido aprobada, ya que siempre ha sido objeto de indicaciones También resulta inconveniente por cuanto concede atribuciones operativas a un Ministerio para que pueda determinar, en todos los caminos de Chile, las velocidades máximas a que deben circular los vehículos, lo cual significa vulnerar la ley 18.575, que establece que los Ministerios no tendrán facultades de ese tipo, sino que

ellas corresponderán a los servicios públicos. Finalmente, la norma altera la atribución que le compete a la Dirección de Vialidad.

Par lo tanto, me pronuncio a favor de la indicación renovada, con las prevenciones ya señaladas.

El señor HORMAZABAL. ¿ Señor Presidente, entiendo el objetivo que busca la Comisión. Tratar de contemplar un organismo rector que determine de manera clara las velocidades en todo el país, atendidas ciertas informaciones básicas, me parece que es una idea muy bien intencionada. Mi pregunta surge de lo siguiente: el inciso primero del artículo 150 propuesto dispone que "El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en forma privativa, establecerá los límites máximos y mínimos de velocidad en caminos y carreteras, atendiendo a las condiciones y características de éstas y al tipo y clase de vehículos.". ¿Cómo actuará dicha Cartera para cumplir con esta obligación? Agrega la norma: "Al efecto, podrá requerir informes de la Dirección de Vialidad y de las Municipalidades para estos fines.". Esto significa entregar una función de esa naturaleza a un Ministerio que no tiene condiciones operativas propias.

Si se pretende establecer un organismo de carácter general, ¿por qué no ampliamos, en la normativa actualmente vigente, el ámbito de las aplicaciones que ejerce el Ministerio de Obras Públicas a través de su Dirección de Vialidad?

Comprendo la buena intención que hay en la materia, pero creo que la disposición será inoperante. Como se ha recordado en esta Sala, el señor Ministro de Transportes manifestó que, por mucho que se extiendan las atribuciones, la Cartera que él dirige no se encuentra en condiciones de desarrollar esta nueva función. Agregó que necesitaría que se le entregaran nuevos elementos ¿esto significa incurrir en mayores gastos y destinar más recursos¿ para cumplir esta loable finalidad, la cual, en mi opinión, no tiene un sentido eficiente, por las razones indicadas.

En consecuencia, respetando mucho las motivaciones que hay en tal sentido, apruebo la indicación, porque me parece que la norma no es adecuada.

El señor HORVATH. ¿ Señor Presidente, en primer lugar, deseo señalar que todavía seguimos legislando sobre la base de parches y con un excesivo reglamentismo sobre algo que excede las ideas matrices del proyecto.

En segundo término, conviene tener presente que los caminos de nuestro país son diseñados y mantenidos por la Dirección de Vialidad, y un diseño debe considerar las velocidades respectivas. Por lo tanto, estimo que ése es el organismo competente que debería coordinar estas materias.

Además, me parece que, aparte realizar un trabajo integral en lo que dice relación a la Ley de Tránsito, debería exigirse que, en el proceso de

modernización del Estado, lo relativo a transportes vuelva a Obras Públicas. Así nos evitaríamos todos estos problemas.

Concuerdo plenamente con la indicación.

Voto que sí.

El señor OTERO. ¿ Señor Presidente, deseo manifestar que el artículo 152 actualmente vigente dice en forma expresa: "La Dirección de Vialidad y las Municipalidades, de oficio o a petición de Carabineros de Chile, podrán fijar velocidades mínimas, bajo las cuales ningún conductor podrá conducir su vehículo, cuando por estudios técnicos se establezca su necesidad para el normal y adecuado desplazamiento de la circulación.". Y el inciso que se propone, al cual hizo referencia con anterioridad un señor Senador, dispone que el Ministerio de Transportes establecerá los límites máximos y mínimos de velocidad en los caminos y carreteras, correspondiendo ejercer dicha función ¿ así lo establece otro precepto ¿ a las municipalidades dentro de las áreas urbanas. Pero esto no significa que no se pidan los informes, porque en un Gobierno unitario, con coordinación, ningún Ministerio actuará por encima de las facultades de otro.

Vuelvo a insistir: el principal problema que se presenta sobre el particular obedece a que no existe ninguna norma que permita salirse de los 100 kilómetros por hora, lo cual, en el futuro, se traducirá en nuevos atochamientos en las rutas que se están construyendo. Sin embargo, todos los señores Senadores sabemos que por un camino no se puede transitar a más de 100 kilómetros por hora.

Por lo tanto, si bien la norma puede ser imperfecta ¿ siendo factible de corregirla cuando se analicen las funciones de los Ministerios ¿, no me cabe ninguna duda de que ella cumple la finalidad que tuvo en esta materia la Comisión de Transportes y el propio Subsecretario del ramo, que fue la autoridad gubernamental que intervino durante todo el análisis de la iniciativa.

Aclaro: la disposición no implica que el Ministerio de Transportes deba fijar las velocidades en todos los caminos ¿ no es así ¿, sino que solamente podrá cambiar las que existen hoy día, sin perjuicio de que la Dirección de Vialidad le formule todas las sugerencias que estime convenientes. Y, evidentemente, se mantendrán las condiciones de velocidad, porque quien ha puesto las señalizaciones ha sido precisamente tal Dirección.

Un cambio en ese sentido, significa otorgar mayores facultades al Ministerio de Transportes. Y doy un ejemplo: si la ley dijera que se aumenta la velocidad a 120 kilómetros, ello implicaría que los buses y los camiones también podrían transitar a esa velocidad. En cambio, mediante la normativa propuesta se conceden atribuciones a dicha Cartera para que ella la fije teniendo en consideración los caminos y la clase de los vehículos. Si entre Santiago y Valparaíso la velocidad se aumenta a 120 kilómetros, obviamente, ello regirá para los automóviles que cumplan ciertas condiciones. Pero de ninguna manera los buses ni los camiones cargados podrán transitar a tal

velocidad. Hoy día no existe esa latitud ni esa diferenciación de posibilidades. Y eso es lo que se pretende solucionar. Entiendo que, de repente, surjan posturas estrictísimas en cuanto a defender ciertos aspectos, pero también hay la necesidad de solucionar problemas. Lo planteado por la Comisión tiende a resolver uno que afecta al tránsito y que hoy no tiene solución jurídica, a menos que aprobemos el artículo tal como viene propuesto.

Voto en contra.

El señor RUIZ (don José).¿ Señor Presidente, creo que el texto sugerido por la Co-misión indudablemente adolece de fallas y, por cierto, presenta dificultades.

A mi juicio, ello deja al descubierto un problema de fondo en cuanto al funcionamiento de la estructura del Estado chileno. En efecto, hay varios Ministerios con competencia en una misma materia, y lo razonable sería que hubiera un grado de coordinación en el funcionamiento, en este caso, del transporte. Sin embargo, lo vigente es peor que lo aprobado por la Comisión, pues determina un límite de 100 kilómetros por hora en zonas rurales, permitiendo, por ende, circular a esa velocidad tanto a un camión con acoplado, un bus con pasajeros, como a un auto particular.

En consecuencia, aun cuando el Ministerio de Transportes no disponga de por sí de todos los instrumentos para ejercer, en forma privativa, la facultad que le entrega la norma propuesta y deba recurrir para estos fines a los organismos pertinentes, llámense municipalidades o Dirección de Vialidad, prefiero que sea dicha Secretaría de Estado la que establezca los límites de velocidad en caminos y carreteras.

A mi juicio, y quiero dejar constancia de esto, debemos oficiar al Gobierno, para que analice la forma en que debe enfrentarse el problema del tránsito en Chile, con el objeto de coordinar los servicios que tienen que ver con el tema.

A raíz de una proposición que en su oportunidad hice aquí sobre la modernización del Estado en el sector marítimo, planteé exactamente lo mismo: es necesaria la existencia de una estructura que coordine. El Presidente de la República, conforme a la Constitución Política, tiene atribuciones para nombrar un Ministro que coordine actividades dentro de un sector determinado. Creo que perfectamente el Primer Mandatario podría facultar a un Ministro para coordinar todo lo referente a problemas del tránsito, a fin de lograr coherencia en esta materia, evitando que cada Ministerio ande por su cuenta.

Por lo tanto, voy a aprobar el texto propuesto por la Comisión, porque creo que es mejor que la norma vigente.

Voto en contra.

El señor NUÑEZ (Vicepresidente).¿ Si le parece a la Sala, se enviará el oficio solicitado por el señor Senador.

Acordado.

El señor THAYER.¿ Señor Presidente, me pronunciaré a favor de la indicación, porque prefiero no modificar la normativa vigente, por las razones que ampliamente se han explicado acá.

Quiero recordar que el artículo 151 vigente faculta expresamente a las municipalidades y a la Dirección de Vialidad para aumentar o disminuir los límites máximos y mínimos de velocidad.

Voto a favor.

El señor NUÑEZ (Vicepresidente).¿ Si me permite la Sala, fundamentaré mi pro-nunciamento desde la testera.

Votaré a favor, a pesar de considerar imperfecta la norma en algunos aspectos, y en contra, en consecuencia, de la indicación, sin perjuicio, naturalmente, que veamos después otras indicaciones renovadas que, en mi opinión, mejoran el artículo 150 de la Comisión.

Voto en contra.

El señor LAVANDERO.¿ Señor Presidente, voté en forma negativa. Me pronuncié en contra del artículo 150 propuesto por la Comisión, porque prefiero abordar la materia cuando, con posterioridad, se proponga modificar la Ley sobre Concesiones de Obras Públicas. A mi juicio, tal como viene planteada la norma, será absolutamente imposible su aplicación.

Por lo tanto, mi voto es en contra del artículo 150 propuesto por la Comisión y a favor de la indicación.

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

¿Se rechaza la indicación renovada (14 votos por la negativa, 12 por la afirmativa y 2 pareos).

Votaron por la negativa los señores Calderón, Cooper, Díaz, Díez, Frei (don Arturo), Frei (doña Carmen), Hamilton, Larre, Matta, Núñez, Otero, Ríos, Romero y Ruiz (don José).

Votaron por la afirmativa los señores Carrera, Errázuriz, Feliú, Fernández, Hormazábal, Horvath, Lavandero, Letelier, Martín, Thayer, Urenda y Zaldívar (don Andrés).

No votaron, por estar pareados, los señores Muñoz Barra y Páez.

El señor NUÑEZ (Vicepresidente).¿ Entiendo que hay otras indicaciones renovadas a este artículo, respecto de las cuales oportunamente formularé algunas observaciones.

Ha llegado la hora de término del Orden del Día.

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

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

El señor ERRAZURIZ. ¿ Señor Presidente, antes de que levante la sesión, quiero hacer expresa reserva de constitucionalidad respecto de la norma que acaba de aprobar el Senado, porque, al no haber existido indicación por parte del Ejecutivo ni patrocinio de éste para entregar atribuciones al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones acerca de esta materia, pretendiendo restárselas al Ministerio de Obras Públicas y a la Dirección de Vialidad, creo que hay una clara violación de la norma constitucional.

El señor NUÑEZ (Vicepresidente). ¿ Muy bien. Ha quedado formulada expresa reserva respecto de la constitucionalidad de lo aprobado.

En todo caso, sin perjuicio de que el artículo 150 propuesto por la Comisión técnicamente está aprobado, en la sesión de la tarde veremos las otras indicaciones que también se le presentaron.

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

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

El señor LARRE. ¿ Señor Presidente, en nombre de varios señores Senadores, que so-mos autores de un proyecto de acuerdo relativo a las nevazones que han afectado a la zona sur, mediante el cual se sugiere al Gobierno la creación de líneas especiales de crédito para la actividad ganadera, solicito que sea incorporado a la Cuenta, con el objeto de que tengamos oportunidad de votarlo en la tarde.

El señor RUIZ (don José). ¿ Con el respaldo del Comité Demócrata Cristiano, señor Presidente.

El señor CALDERON. ¿ Y también del Comité Socialista.

La señora CARRERA. ¿ Sí, señor Presidente.

El señor NUÑEZ (Vicepresidente). ¿ Si le parece a la Sala, y con el acuerdo unánime de los Comités, se incorporará a la Cuenta de la sesión de hoy el referido proyecto de acuerdo, para los efectos de pronunciarnos sobre él en el Tiempo de Votaciones de la sesión de la tarde.

Acordado.

Se levanta la sesión.

¿Se levantó a las 13:48.

Manuel Ocaña Vergara,

Jefe de la Redacción