

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 342^a, ORDINARIA

Sesión 21^a, en martes 5 de septiembre de 2000

Ordinaria

(De 16:21 a 19:6)

*PRESIDENCIA DE LOS SEÑORES ANDRÉS ZALDÍVAR, PRESIDENTE,
Y CARLOS CANTERO, PRESIDENTE ACCIDENTAL*

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

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

- I. ASISTENCIA
 - II. APERTURA DE LA SESIÓN
 - III. TRAMITACIÓN DE ACTAS
 - IV. CUENTA
- Acuerdos de Comités

V. ORDEN DEL DÍA:

Sesión secreta: se adopta resolución sobre solicitudes de rehabilitación de ciudadanía (boletines S 491-04, S 484-04 y S 487-04)

Proyecto de ley, en segundo trámite, que modifica ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir (2504-15) (se aprueba en general)

VI. INCIDENTES:

Peticiones de oficios (se anuncia su envío)

Reflexiones sobre Día de la Unidad Nacional (observaciones del señor Cantero)

Modificación de Ley de Tránsito en cuanto a obtención de licencias de conducir (observaciones del señor Bombal)

Pago de indemnizaciones millonarias en Correos de Chile. Oficio (observaciones del señor Bombal)

Cesantía en Primera Región. Oficios (observaciones del señor Lagos)

Aumento tributario a Zona Franca por venta de carne a mayoristas. Oficio (observaciones del señor Lagos)

Becas Primera Dama de la Nación. Oficios (observaciones del señor Horvath)

A n e x o s

DOCUMENTOS

- 1.- Proyecto de ley, en segundo trámite, que concede, por especial gracia, la nacionalidad chilena al sacerdote francés Pierre Albert Luis Dubois Desvignes (1902-17)
- 2.- Anexo a informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto que modifica Ley de Tránsito en lo relativo a la obtención de licencias de conducir (2504-15)
- 3.- Informe de la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, recaído en el proyecto que autoriza la construcción de un monumento en la ciudad de Copiapó, en memoria de don Salvador Allende Gossens (2549.04)

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

--Bitar Chacra, Sergio
--Boeninger Kausel, Edgardo
--Bombal Otaegui, Carlos
--Cantero Ojeda, Carlos
--Cordero Rusque, Fernando
--Chadwick Piñera, Andrés
--Díez Urzúa, Sergio
--Fernández Fernández, Sergio
--Foxley Rioseco, Alejandro
--Frei Ruiz-Tagle, Carmen
--Frei Ruiz-Tagle, Eduardo
--Gazmuri Mujica, Jaime
--Hamilton Depassier, Juan
--Horvath Kiss, Antonio
--Lagos Cosgrove, Julio
--Lavandero Illanes, Jorge
--Matthei Fornet, Evelyn
--Moreno Rojas, Rafael
--Muñoz Barra, Roberto
--Novoa Vásquez, Jovino
--Núñez Muñoz, Ricardo
--Ominami Pascual, Carlos
--Parra Muñoz, Augusto
--Pizarro Soto, Jorge
--Prat Alemparte, Francisco
--Ríos Santander, Mario
--Romero Pizarro, Sergio
--Ruiz De Giorgio, José
--Ruiz-Esquide Jara, Mariano
--Sabag Castillo, Hosain
--Silva Cimma, Enrique
--Urenda Zegers, Beltrán
--Vega Hidalgo, Ramón
--Viera-Gallo Quesney, José Antonio
--Zaldívar Larraín, Adolfo
--Zaldívar Larraín, Andrés
--Zurita Camps, Enrique

Concurrieron, además, los señores Ministros Secretario General de la Presidencia, del Trabajo y Previsión Social, de Obras Públicas y Transportes y Telecomunicaciones, y el señor Subsecretario de Transportes.

Actuaron de Secretarios los señores Carlos Hoffmann Contreras y Sergio Sepúlveda Gumucio.

II. APERTURA DE LA SESIÓN

--Se abrió la sesión a las 16:21, en presencia de 20 señores Senadores.

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

III. TRAMITACIÓN DE ACTAS

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- El acta de la sesión 19ª, ordinaria, en 29 de agosto del año en curso, se encuentra en Secretaría a disposición de los señores Senadores, hasta la sesión próxima, para su aprobación.

IV. CUENTA

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se va a dar cuenta de los asuntos que han llegado a Secretaría.

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

Mensajes

Dos de Su Excelencia el Presidente de la República, con los que retira las urgencias y las hace presente nuevamente, en el carácter de “simple”, respecto de los siguientes proyectos de ley:

1) El que otorga compensaciones, y otros beneficios que indica, a funcionarios públicos estudiantes de carreras técnicas de nivel superior. (Boletín N° 2.456-05), y

2) El que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la obtención de las licencias de conducir. (Boletín N° 2504-15).

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

Oficios

Tres de la Honorable Cámara de Diputados:

Con los dos primeros comunica que ha dado su aprobación a las enmiendas propuestas por el Senado respecto de los siguientes proyectos de ley:

1) El que requiere indicar el valor individual de cada uno de los bienes derivados de la Reforma Agraria al momento de ser enajenados. (Boletín N° 2.344-01), y

2) El que modifica el decreto ley N° 3.557, de 1981, en materia de ventas de fertilizantes a granel. (Boletín N° 2.207-01).

--Se toma conocimiento y se mandan archivar.

Con el último informa que ha dado su aprobación al proyecto de ley que concede, por especial gracia, la nacionalidad chilena al sacerdote francés Pierre Albert Luis Dubois Desvignes. (Boletín N° 1.902-17). **(Véase en los Anexos, documento 1).**

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

Dos de la señora Ministra de Educación, con los que contesta similar número de oficios enviados en nombre del Senador señor Muñoz Barra, relativos a la interpretación de la ley N° 19.468, y a la construcción de un gimnasio en el Liceo Lucila Godoy Alcayaga de la ciudad de Traiguén, respectivamente.

Del señor Ministro de Justicia, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Moreno, referido al fortalecimiento de la red asistencial del Servicio Nacional de Menores.

Del señor Ministro de Obras Públicas, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Lagos, relativo a la construcción del embalse de Chironta, en la I Región.

Dos del señor Ministro de Agricultura:

Con el primero responde dos oficios enviados en nombre del Senador señor Fernández, referidos a los problemas que aquejan a la ganadería de la comuna de Torres del Paine.

Con el segundo, contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Larraín, relativo al presupuesto del Programa para la Recuperación de Suelos Degradados en la VII Región.

Del señor Subsecretario de Aviación, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Bombal, referido a la ocupación ilegal de terrenos en Peñalolén.

Del señor Director General de Deportes y Recreación, con el que contesta un oficio enviado en nombre del Senador señor Muñoz Barra, relativo a la construcción de gimnasios en las comunas de Traiguén y Ercilla.

Del señor Alcalde de La Granja, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Bombal, referido a los problemas sanitarios derivados del estacionamiento de diez camiones recolectores de basura en la intersección de las calles Yungay y Serena.

--Quedan a disposición de los señores Senadores.

Comunicaciones

Dos de Su Excelencia el Presidente de la República:

Con el primero comunica que se ausentará del territorio nacional entre los días 31 de agosto y 1º del mes en curso, ambos inclusive, para asistir a una Reunión Bilateral de Presidentes de América del Sur en la ciudad de Brasilia, República Federativa de Brasil. Agrega que lo subrogará con el título de Vicepresidente de la República, el señor Ministro del Interior, don José Miguel Insulza Salinas.

Con el segundo informa que se ausentará del territorio nacional entre los días 5 y 8 de septiembre en curso, ambos inclusive, para participar en la Cumbre del Milenio en la ciudad de Nueva York, y realizar una visita oficial a Estados Unidos de América. Agrega que en su ausencia lo subrogará, con el título de Vicepresidente de la República, el señor Ministro del Interior, don José Miguel Insulza Salinas.

--Se toma conocimiento.

Dos de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones:

Con la primera solicita el acuerdo de la Sala para que el proyecto de ley que introduce diversas modificaciones a la ley N° 18.290 en materia de tránsito terrestre, correspondiente al Boletín N° 999-15, sea informado por la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento sólo con ocasión de su segundo informe.

--Se accede a lo solicitado.

Con la segunda solicita incluir en el texto del proyecto de ley que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de

conducir, correspondiente al Boletín N° 2.504-15, que se encuentra en tabla, un número 4, nuevo, pasando sus números 4, 5 y 6 a ser 5, 6 y 7, respectivamente. **(Véase en los Anexos, documento 2).**

--Se manda agregar a sus antecedentes.

Informe

De la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología, recaído en el proyecto de ley que autoriza la construcción de un monumento, en la ciudad de Copiapó, en memoria del ex Presidente de la República don Salvador Allende Gossens. (Boletín N° 2.549-04). **(Véase en los Anexos, documento 3).**

--Queda para tabla.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Terminada la Cuenta.

ACUERDOS DE COMITÉS

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

1.- Tratar al comienzo de esta sesión, como de fácil despacho, las rehabilitaciones de ciudadanía signadas con los números 7, 8 y 9 de la tabla de hoy.

2.- Pasar a la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento el proyecto sobre protección de los animales.

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

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Debo hacer presente a la Sala que esta iniciativa, por contener normas que establecen penas y procedimientos penales, sería conveniente remitirla a la Comisión de Constitución con el objeto de adecuarla al Código de Procedimiento Penal.

El señor ROMERO.- De acuerdo.

El señor HORVATH.- No, señor Presidente.

La verdad es que los artículos 16 y 17 del proyecto merecen una revisión de acuerdo con el nuevo Código de Procedimiento Penal. Para esos efectos, basta que vuelva a la Comisión de Medio Ambiente y se escuche a la Comisión de Constitución a fin de adecuarlos a la nueva normativa procesal penal; pero que esta

última Comisión revise completamente el texto de la iniciativa me parece que excede a su competencia.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En realidad, el acuerdo de los Comités es ése. En caso contrario, tendré que someterlo a la resolución de la Sala.

El señor HORVATH.- Sí, señor Presidente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Porque si hay artículos relativos a procedimiento penal, habrá que adecuarlos...

El señor HORVATH.- Sólo el 16 y el 17. En este caso no habría problemas.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Si se estima conveniente, la Sala resolvería.

El señor HORVATH.- Lo que es razonable...

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Romero.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, tuve oportunidad de revisar sucintamente el segundo informe de la Comisión de Medio Ambiente. Tengo serias dudas respecto de cierta normativa que en esa ocasión se introdujo, particularmente la relativa al tema de los deportes criollos, en que se plantea un asunto completamente distinto del aprobado en primera instancia.

Me parece que es un materia muy delicada. Creo que se está creando una situación de inseguridad respecto del desarrollo de ese tipo de deportes, lo que, en mi opinión, no se aviene con el espíritu que se tuvo en la Sala cuando se conoció por primera vez esta normativa. De modo que considero importante que una Comisión revise estos antecedentes, no sólo desde el punto de vista procesal penal, sino también de redacción, en términos de que tales o cuales actividades deben adecuarse a este reglamento. Hay una serie de aspectos que generan una situación – diría- bastante dudosa.

Soy partidario de que el proyecto sea revisado por la Comisión antes mencionada o por la que tenga competencia sobre el particular, porque podemos encontrarnos, como digo, con una situación muy delicada.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Horvath.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, me parece que estamos yendo al fondo del proyecto. Y si a algún señor Senador no le gustan algunos de sus artículos o le merecen objeciones, puede votarlo en contra. Sin embargo, pedir que sea analizado por otra Comisión obstaculiza su despacho. No obstante el debido respeto para con

un deporte que yo también admiro, éste no puede saltarse las normas mínimas en cuanto a evitar la crueldad y maltrato en los animales.

A mi juicio, ése es el fondo. Sin embargo, insisto: si hay razones por las cuales la Comisión de Constitución debe adecuar el texto al nuevo Código de Procedimiento Penal, obviamente ellas apuntan sólo a los artículos 16 y 17.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- No deseo generar una discusión. Por lo tanto, propongo que el proyecto sea visto por la Comisión técnica respectiva unida con la de Constitución, a fin de elaborar un texto que no nos acarree problemas ni dificultades después de su aprobación, tanto en materia procesal penal como en otros aspectos de fondo. Es preferible no dictar una legislación que después puede dar lugar a críticas muy fuertes y duras.

Por lo tanto, concretamente, sugiero que la iniciativa se remita a las Comisiones técnica respectiva y de Constitución, unidas, para los efectos de analizar toda la parte procesal penal.

¿Habría acuerdo en tal sentido?

Acordado.

El señor HOFFMANN (Secretario subrogante).- El tercer acuerdo adoptado por los Comités fue dejar pendiente para la primera semana de octubre el proyecto signado con el número 5, que aprueba el Convenio Marco relativo a la ejecución de la ayuda financiera y técnica y de la cooperación económica en Chile, en virtud del Reglamento “ALA”, sus Anexos y Protocolos.

Y, por último, despachar en el primer lugar de la tabla de la sesión ordinaria de mañana miércoles el proyecto signado con el número 10, que autoriza a las municipalidades para otorgar prestaciones de bienestar a sus funcionarios, salvo que se apruebe en esta sesión.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se acordó postergar para la primera semana de octubre el estudio del proyecto signado con el número 5, porque la señora Ministra de Relaciones Exteriores debió concurrir a una reunión en Naciones Unidas y no regresa hasta el 16 del mes en curso.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- El señor Ministro de Obras Públicas me solicitó autorización para que ingrese a la Sala el Subsecretario de Transportes, señor Patricio Tombolini.

El señor RÍOS.- Señor Presidente, no tengo inconveniente alguno en acceder a lo solicitado, pero cuando se trate el proyecto pertinente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Entonces, queda acordado en esos términos.

Se constituirá la Sala en sesión secreta para tratar las rehabilitaciones de ciudadanía signadas con los números 7, 8 y 9 en la tabla de hoy.

V. ORDEN DEL DÍA

SESIÓN SECRETA

--Se constituyó la Sala en sesión secreta a las 16:33, y adoptó resolución respecto de las solicitudes de rehabilitación de ciudadanía de la señora Patricia Inés Mella Correa y de los señores Ernesto Antonio Martínez Chandía y Julio Humberto Henríquez Yañez.

--Se reanudó la sesión pública a las 16:48.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Continúa la sesión pública.

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO EN CUANTO A OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En seguida, corresponde ocuparse en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la obtención de las licencias de conducir, con informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y urgencia calificada de “simple”.

**--Los antecedentes sobre el proyecto (2504-15) figuran en los Diarios de Sesiones que se indican:
Proyecto de ley:**

En segundo trámite, sesión 6ª, en 21 de junio de 2000.

Informe de Comisión:

Transportes, sesión 19ª, en 29 de agosto de 2000.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En conformidad a lo acordado con anterioridad, se permite el ingreso a la Sala del señor Subsecretario de Transportes, don Patricio Tombolini.

El señor HOFFMANN (Secretario subrogante).- La Comisión señala que los principales objetivos del proyecto son: 1) solucionar los problemas que afectan a los postulantes que actualmente no pueden acceder a las diversas categorías de licencias profesionales por no cumplir con el requisito de antigüedad contemplado en la Ley de Tránsito; 2) eliminar algunos vocablos que han inducido a error en la aplicación de las normas legales; 3) facultar a los Directores de Tránsito de ciertas municipalidades autorizadas para prorrogar algunas licencias otorgadas entre el 8 de marzo de 1997 y la fecha de publicación de esta ley en proyecto, hasta el día del cumpleaños del titular; 4) modificar la licencia especial clase F; 5) aumentar de dos a cuatro años el plazo de control de la licencia profesional; 6) establecer que el control de la licencia se hará en la fecha de cumpleaños del titular, y 7) proponer que la idoneidad moral también sea calificada en el momento de efectuar los controles por parte de los Directores de Tránsito.

El informe reseña los antecedentes tenidos en consideración durante el estudio de la iniciativa, resume el debate habido al respecto, y concluye proponiendo aprobar el proyecto de la Cámara de Diputados, con las modificaciones que indica. Cabe destacar que la norma contenida en el actual artículo 4º debe ser aprobada con quórum de ley orgánica constitucional; es decir, con el voto favorable de 26 señores Senadores.

Señores Senadores, en el curso de esta sesión se ha dado cuenta de un oficio mediante el cual la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones propone incluir en el proyecto en estudio un número 4, nuevo, cuyo texto se está repartiendo en estos momentos a los señores Senadores.

Asimismo, ha llegado a la Mesa una indicación suscrita por los Honorables señores Frei y Lagos para agregar en el artículo 12, en la Clase A, Licencia Profesional, un inciso final.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En discusión general el proyecto.

Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, a pesar de que he conversado con algunos de mis Honorables colegas, debo insistir en una petición a la Mesa y a la Sala en el sentido de que esta iniciativa vuelva a Comisión. El proyecto es sumamente complejo y a medida que lo vamos analizando advertimos que es susceptible de ser perfeccionado durante su estudio en las Comisiones técnicas respectivas.

Debo reconocer que en su tratamiento hemos cometido errores que no vale la pena reiterar en la Sala, como lo sucedido con los cobradores automáticos. Cada uno de ellos está avaluado en cinco mil dólares, y hoy día se está proponiendo retirarlos porque no sirven. Además, en lo que dice relación con las licencias de conducir hay un sinfín de complejidades y situaciones abstractas, por lo cual soy partidario de enviar nuevamente el proyecto a Comisión. Por ejemplo, en una de las sesiones de la Comisión consulté al representante del Ministerio de Transportes si era necesario pagar por cada tipo de licencia en forma separada, porque ahora se crean las licencias Clase A-1, A-2, A-3, A-4 y A-5. Dicha consulta pareció sorprender a ese personero, quien no dio una respuesta concreta sobre el particular, y manifestó que ellos lo entendían de una manera, pero que las escuelas de conductores lo interpretaban en otra forma, ya que deberán cobrar por cada tipo de licencia. Y las hay que cobran entre 250 mil y 300 mil pesos. Es decir, en determinado plazo el conductor de un taxi o radiotaxi, por ejemplo, deberá destinar un millón y medio de pesos para contar con la licencia que necesita, porque no olvidemos que antes sólo había licencias A-1 y A-2.

Asimismo, existió el compromiso de enviarnos -aunque hasta el momento no ha llegado, y prefiero que el tema se discuta en la Comisión- un reglamento según el cual los cursos destinados a conductores que han obtenido su licencia antes del 30 de marzo de 1997, con experiencia de diez a doce años, serían de diferentes características, con menos horas de clase y a precios menores. Eso tampoco ha llegado hasta este momento. Todavía más -y es una de las razones que me han hecho solicitar que el proyecto vuelva a Comisión, a fin de aclarar el punto-, la calificación de la idoneidad moral del conductor prácticamente queda entregada a la discreción del Director de Tránsito porque él va estudiar la historia de los respectivos antecedentes; es decir, no bastará al efecto el certificado de antecedentes, sino que por dos o tres faltas cometidas en cierto número de años, ese funcionario puede negar la licencia.

Por tales motivos, y amparado también en el hecho de que el Ejecutivo le ha quitado la urgencia, solicito que el proyecto vuelva a la Comisión de Transportes.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, sin entrar al fondo del proyecto, estimo que corresponde discutirlo hoy en la Sala, pues, como bien decía el Honorable señor Muñoz Barra, la iniciativa fue estudiada, conversada y analizada detenidamente en varias sesiones de la Comisión de Transportes. Incluso algunos de los temas tratados en esta oportunidad fueron examinados minuciosamente, como el referente a quién califica la idoneidad moral de los postulantes a licencias de conducir, tarea a cargo del Director del Tránsito. Podemos tener discrepancias al respecto, pero hay un mecanismo que resuelve al respecto. Y si ese funcionario actúa en forma arbitraria o poco criteriosa, el afectado puede apelar ante el juez de policía local.

Por eso, insisto en que sin entrar al tema de fondo, y como ya se han entregado algunas indicaciones, lo que corresponde es aprobar la idea de legislar, y avanzar en su tramitación, considerando que el proyecto pretende corregir una serie de confusiones derivadas de la aplicación de la actual legislación.

Aunque igualmente la iniciativa debe volver a Comisión, apoyo la idea planteada en ese sentido porque permitirá fijar plazo para presentar indicaciones y revisar algunos de los puntos que se han planteado, que suscitan dudas e inquietudes. Sin embargo, ello retrasaría, sin mayor sentido, la discusión del tema, considerando que de todas maneras deberá volver a Comisión en segundo trámite. Por eso, preferiría aprobar el proyecto en general, como lo propone por unanimidad la Comisión de Transportes, y fijar plazo para presentar indicaciones, lo que permitirá aclarar las dudas formuladas.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor CRUZ (Ministro de Transportes y Telecomunicaciones).- Señor Presidente, sólo quiero manifestar que mientras el proyecto no sea aprobado, siguen vigentes las normas actuales. Y pienso que en ese sentido lo que se pretende mejorar con la iniciativa continuará afectando a los poseedores de las licencias de conducir. En consecuencia, mientras más pronto aprobemos una modificación que esencialmente va dirigida a los conductores, mucho mejor.

Por eso, considero que el tiempo que demande su envío a Comisión atenta contra los propios conductores, por lo que solicitamos la mayor celeridad en la aprobación del proyecto.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, hay dos proposiciones respecto de la tramitación de la iniciativa, y debemos resolver al respecto, pues de lo contrario me veré obligado a hacer una relación de ella. Una es la de que vuelva a Comisión, y la otra que, por la vía de la presentación de indicaciones, se fije un plazo hasta el término de la semana regional.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Díez.

El señor DÍEZ.- Señor Presidente, en la forma como tenemos planteados los antecedentes encima de la mesa, resulta que no disponemos de un boletín comparado entre la ley actual, cómo quedaría ésta con las modificaciones de la Cámara y las propuestas por la Comisión. Por eso, no estoy en condiciones de saber qué indicaciones puedo formular. Tampoco es posible fijar plazo para presentarlas mientras no contemos con un trabajo de Secretaría donde aparezca la primitiva legislación del tránsito, las modificaciones que le introduce la Cámara de Diputados y las enmiendas que propone nuestra Comisión, a fin de que dispongamos de todos los elementos de juicio para intervenir en aspectos muy delicados, porque afectan el trabajo, las posibilidades económicas, la situación cultural de muchos conductores, en una época donde el desempleo constituye un factor que nos preocupa. No queremos que la legislación que dictemos contribuya al agravamiento de este mal.

Por tales razones, pido aplazar el estudio del proyecto hasta la próxima semana, en la idea de aprobarlo en general, pero una vez que el mencionado trabajo de Secretaría se encuentre sobre nuestra mesa, para poder resolver.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Concretamente, su Señoría solicita aplazamiento de la discusión.

El señor DÍEZ.- Señor Presidente, pido que tratemos la iniciativa el martes de la próxima semana, con el acuerdo de que Secretaría elabore un texto comparado en la forma señalada.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- El planteamiento de Su Señoría tendría que someterlo a la consideración de la Sala. Si no hubiera acuerdo, queda la posibilidad de pedir segunda discusión.

La Mesa tomará nota del planteamiento del señor Senador.

Tiene la palabra el Honorable señor Ruiz De Giorgio.

El señor RUIZ (don José).- Señor Presidente, en mi opinión, muchos de los problemas planteados se resolverán en el camino, porque el proyecto de todas maneras debe volver a la Comisión para su segundo informe, instancia donde, obviamente, se podrán presentar indicaciones.

El señor GAZMURI.- Aprobemos en general el proyecto, señor Presidente.

El señor RUIZ (don José).- Independiente de ello, y conforme a la proposición del Senador señor Díez, mañana podría estar en la Sala el comparado requerido. Pero para la discusión en general tenemos a nuestra disposición el primer informe de la Comisión. Siempre hemos trabajado con tal informe, el cual emana del órgano técnico respectivo.

Sin embargo, para la presentación de indicaciones y el análisis del proyecto en detalle, faltan más antecedentes. Por tal motivo, perfectamente, para mañana podría estar listo el texto comparado que se solicita.

Ahora, -aprovecho de manifestar mi opinión, ya que me encuentro usando de la palabra- la iniciativa que discutimos resuelve un problema importante. Nació en respuesta a la situación actual de algunas personas que ven dificultada su posibilidad de obtener licencia de conducir y, por tanto, de trabajar. De allí que -según lo planteó el señor Ministro-, si bien son importantes el profesionalismo y el perfeccionar la legislación, también lo es que nos apuremos en aprobar un proyecto que soluciona un problema puntual.

Deseo referirme, por otra parte, a un aspecto de fondo.

La iniciativa que nos ocupa y el proyecto original que planteaba modificar todo el sistema de otorgamiento de las licencias de conducir tienen que ver con los accidentes de tránsito. Al respecto, quiero manifestar una preocupación que surge de las informaciones que todos los días recibimos de los medios de comunicación: siguen produciéndose accidentes del tránsito, por el exceso de horas que conducen los choferes. Es decir, hay una carga excesiva de trabajo, un agotamiento, que termina en este tipo de hechos, sin considerar otros elementos que también inciden, como la ingesta de alcohol o, en algunos casos, el consumo de droga.

Debemos plantearnos, entonces, cómo hacer para que las normas aprobadas en el Congreso sean posteriormente llevadas a la práctica. Actualmente, hay una falta absoluta de fiscalización en el cumplimiento de los preceptos ya establecidos en la legislación -pero que no se cumplen-, relativos a los horarios de trabajo de los conductores. Cada vez que discutimos estas materias, no podemos

dejar de plantear la necesidad de que los organismos fiscalizadores realmente sean efectivos en su labor.

Por lo tanto, soy partidario de aprobar el proyecto en general, dar un plazo razonable para presentar indicaciones, entregar los antecedentes necesarios para que podamos analizar en detalle el asunto y zanjar lo más pronto posible el problema que hoy aflige a numerosos conductores en el país, que no pueden acceder a lo que es un instrumento habilitante para su trabajo: la licencia de conducir.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Moreno.

El señor MORENO.- Señor Presidente, no entraré al fondo de la iniciativa, pero sí me sumo a las opiniones de quienes han manifestado que sería bueno aprobar la idea de legislar.

Enviar la iniciativa de vuelta a la Comisión sin un pronunciamiento, obviamente comporta un retraso, cuando hay un procedimiento en marcha.

Varios de los señores Senadores presentes hemos sido constantemente requeridos por las personas de las regiones que representamos, con el objeto de explicar qué es lo que está ocurriendo en esta materia. Porque las fechas se van cumpliendo, hay municipalidades que están entregando carnés con ciertos timbres. Incluso, los propios interesados no entienden lo que eso significa, y sienten que su fuente de trabajo está lesionándose y que se encuentran en un estado de inseguridad, porque, ante un control, se les retira la licencia, se les cursa el parte y deben alegar ante los funcionarios de carabineros que controlan todo esto.

Me consta que en la región que represento tal situación afecta a las fuentes de trabajo. El proyecto tiende a simplificar algunas de estas cosas, a homogeneizar lo que prácticamente ya está en marcha. Veamos lo relativo a las escuelas de conductores, donde más de 150 mil personas deben tomar estos cursos, sin que las regiones estén habilitadas para impartirlos. De modo que aquí falta un mecanismo institucional que permita resolver el problema de costos. En el año 2001, de acuerdo con la discusión que se ha generado, tendrá que renovarse mediante el mecanismo ideado la licencia de conducir en la fecha de cumpleaños de su titular.

Señor Presidente, me habría gustado asistir -lo digo lealmente- a las sesiones de la Comisión en que se trate esta materia. Desgraciadamente, su horario de sesiones coincide con el de otras a las que debo asistir. Pero doy fe de que tanto su Presidente como sus miembros han acogido con mucho agrado las peticiones que hicimos en nombre de quienes, desde la Sexta Región o de confederaciones nacionales, han recurrido a nosotros para plantear sus puntos de vista.

El señor MUÑOZ BARRA.- ¿Me permite una interrupción, Su Señoría?

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

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, al parecer la proposición que formulé no tendrá mucha suerte. De manera que adhiero al criterio de los señores Senadores, y la retiro. Ello, con el objeto de que aprobemos en general este proyecto, y se fije un plazo prudente para presentar indicaciones.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Puede continuar el Senador señor Moreno.

El señor MORENO.- Señor Presidente, agradezco y valoro el gesto del Senador señor Muñoz Barra -me consta que Su Señoría ha estado permanentemente preocupado del tema; incluso lo conversamos en otras oportunidades-, al sumarse a la opinión de la mayoría en el sentido de aprobar en general el proyecto.

Ahora, con respecto a la falta de un boletín comparado -no soy miembro de la Comisión que informó la iniciativa, pero participo en otras -, puedo decir que no es responsabilidad de la Secretaría ni del Presidente de la Comisión. El texto comparado se confecciona básicamente -esto se hace como norma- cuando debemos discutir en particular una iniciativa.

Valoro la petición del Senador señor Díez, pero creo que no es argumento para dejar de votar en general el proyecto en la Sala.

El señor DÍEZ.- Pido la palabra.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En todo caso, me ha informado la Secretaría que el texto comparado está listo, y que perfectamente podría hacerse llegar a todos los señores Senadores.

Tiene la palabra el Senador señor Díez.

El señor DÍEZ.- Señor Presidente, quiero dejar en claro qué pretendo.

No deseo que el proyecto vuelva a Comisión, porque sé que eso conlleva un trámite largo. Quiero que nosotros, que tenemos la obligación de legislar respecto de una materia tan delicada, lo hagamos con todos los elementos de juicio a nuestro alcance. Y, en este momento, no disponemos de un informe comparado que nos permita entender cómo quedará finalmente el texto de la ley.

Por eso, hago uso del derecho que me concede el N° 1° del artículo 131, del Reglamento, para aplazar temporalmente la consideración del asunto, y que se trate -cumpliendo con esa misma norma- el próximo martes en el primer lugar de

la tabla. Así podremos tener a la vista el comparado, y analizar de mejor forma una materia de suyo delicada y formular las observaciones correspondientes.

Es lo que propongo al Senado, señor Presidente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Senador señor Prat.

El señor PRAT.- Señor Presidente, junto con apoyar lo planteado en cuanto a que podamos disponer de un comparado, creo conveniente que también el señor Ministro nos dé una explicación respecto de los problemas que ha habido en forma específica y las soluciones que se sugieren. Porque se trata de un tema que afecta a grandes sectores de la población en todas las regiones del país, particularmente en las más alejadas y con menor concentración urbana.

Debe entenderse que la modalidad que estableció la ley que se propone modificar para la obtención de la licencia e incluso para renovarla, se exige un curso que vale en promedio trescientos y tantos mil pesos, lo cual significa tener que destinar muchas horas para hacer el curso, estando privado de trabajar por tiempo prolongado. Las clases se imparten en las capitales regionales o en cabeceras de provincia, pero no en cualquier ciudad. Por lo tanto, el grado de afectación a la vida de las personas sometidas al trámite que impone la ley en su forma actual es muy alto.

Está bien que se modifique la legislación vigente; pero, ojalá, quienes no integramos la Comisión pertinente podamos disponer de la información en este momento, sin perjuicio de que en el siguiente trámite -según como se encare el tema-, tengamos la posibilidad de participar y colaborar, para asegurarnos de que la ley sea efectivamente corregida y no haya necesidad de volver a enmendarla con posterioridad.

Ignoro si entre los aspectos que se modifican está debidamente atendido un concepto que, a mi juicio, debiera imponerse: que las personas con mucho tiempo como conductores profesionales puedan seguir un curso de categoría intermedia. Porque, sin duda, la experiencia da sabiduría. Y lo que se requiere es capacitación en cuanto a cómo han evolucionado las normas del tránsito y completar en los aspectos teóricos lo que las personas conocen muy bien en la práctica.

El señor PIZARRO.- Así está establecido ahora.

El señor PRAT.- Distinto resulta el curso para quien no ha participado nunca.

Otro tema por resolver es de qué manera el SENCE puede colaborar en esta materia, pues, cuando estamos con una tasa de desempleo elevada, hay modalidades de capacitación profesional administrada por el referido servicio, las

cuales, debidamente adecuadas, podrían atender a los requerimientos de la Ley de Tránsito.

En fin, a diario se nos hacen consultas pertinentes a esta materia en nuestras respectivas regiones. Ello en razón de que, por ejemplo, algunas municipalidades exigen licencia profesional para manejar minibuses de uso particular, familiar; otras, en cambio, no piden lo mismo, y unas últimas no aceptan las licencias para ejercer como chofer de taxi colectivo otorgadas por una comuna diferente, en circunstancias de que -entiendo- los permisos para conducir vehículos tienen carácter nacional. Estos son hechos que ocurren.

El señor MORENO.- ¿En qué comuna sucede eso, Honorable colega?

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Ruego a los señores Senadores dirigirse a la Mesa.

El señor MORENO.- Reitero mi pregunta, señor Presidente: en qué comunas sucede lo que el Honorable señor Prat acaba de señalar.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Si el señor Senador desea una interrupción, debe solicitarla a través de la Mesa.

El señor PRAT.- Si el señor Presidente lo permite, es bueno satisfacer la curiosidad del Honorable colega: lo relatado sucede en la comuna de Collipulli, respecto de licencias otorgadas por la de Mulchén.

A mi juicio, es conveniente analizar todas estas materias durante el tratamiento del proyecto.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, como al parecer ya se ha resuelto lo relativo a la aprobación general de la iniciativa, los señores Senadores podrán formular sus observaciones por la vía de la indicación.

Por lo tanto, en mi calidad de Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, paso a informar el proyecto que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la obtención de licencias de conducir.

La iniciativa, que ingresó al Senado el 21 de junio del año en curso, tuvo su origen en un mensaje, y su urgencia se encuentra calificada de "Simple".

La ley N° 19.495, publicada en el Diario Oficial de 8 de marzo de 1997, introdujo diversas modificaciones a la ley N° 18.290, de Tránsito, entre las cuales destacan el establecimiento de las escuelas de conductores profesionales, la creación de las licencias de conducir profesionales y los requisitos especiales para

obtenerlas. Entre ellos, dos han generado problemas en su cumplimiento por parte de los conductores de vehículos de transporte de pasajeros y de carga, antiguos titulares de las licencias A-1 y A-2, a saber: haber aprobado los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente reconocidas por el Estado, y acreditar la antigüedad de dos años en posesión de licencias A-1 ó A-2 para la conducción de vehículos de transporte de pasajeros y de carga, respectivamente, a fin de optar a las licencias A-3 y A-5.

El artículo 3º transitorio de la ley 19.495 reconoció la validez de las licencias A-1 y A-2 otorgadas antes de la publicación de la misma y, además, permitió que ellas se siguieran otorgando mientras se creaban las escuelas de conductores profesionales.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el decreto N° 251, publicado el 9 de febrero de 1999, reglamentó la creación y funcionamiento de las escuelas de conductores profesionales. A su vez, el requisito de haber aprobado los cursos correspondientes en dichas escuelas entró en vigencia el 8 de marzo de 1999. En tan breve plazo, evidentemente, no pudo entrar en aplicación el sistema, al no estar los interesados en condiciones de cumplir con el requisito de aprobación de los cursos.

Ahora bien, si nadie reunía los requisitos legales, ¿cómo otorgarían las municipalidades las licencias profesionales? Además, se requería haber estado previamente, durante dos años, en posesión de licencias profesionales A-1 ó A-2. Sin embargo, nadie estaba en condiciones de tener por cumplido ese plazo, ya que ni siquiera existían titulares de licencias profesionales.

Con la finalidad de solucionar tal problema, el Ministerio de Transportes dictó el decreto N° 15, que prorrogó la vigencia de las licencias Clases A-1 y A-2 otorgadas durante 1997 y 1998, por el plazo de un año, contado desde el reconocimiento oficial de una escuela de conductores profesionales en la respectiva región. Luego, con el mismo objeto, dictó el decreto supremo N° 25, en marzo de 2000.

En la actualidad, existen licencias antiguas clase A1 y A-2 otorgadas al amparo de diferentes normas, lo que ha llevado a que ningún conductor esté en condiciones de cumplir con el requisito de posesión de las nuevas licencias profesionales para acceder a las de mayores exigencias, que habilitan para conducir vehículos de transporte de pasajeros y de carga, lo cual ha ocasionado serios problemas.

El proyecto en análisis pretende solucionar las dificultades anteriormente expuestas, especialmente la que dice relación a la imposibilidad de cumplir con una antigüedad de 2 años de posesión de los documentos habilitantes para acceder a la licencia profesional A-3 y A-5, lo que se traduce en una merma en el mercado laboral. En el intertanto, no se puede acceder a la conducción de vehículos de transporte público ni tampoco a la de camiones de alto tonelaje, cuestión que es necesario resolver a la brevedad, siendo ése el sentido y esencia de esta iniciativa.

El artículo 1º del proyecto establece una ficción legal, conforme a la que se entiende que determinados conductores responden a la exigencia consignada en el artículo 13, inciso segundo, número 5, de la ley N° 18.290, de Tránsito, aunque en la práctica no tengan una antigüedad de dos años en posesión de licencia profesional que los habilite para optar a las licencias clase A-3 y A-5.

En segundo lugar, mediante este proyecto de ley, por una parte, se prorrogan las licencias vigentes hasta el año 2001, fijándose como su fecha de control la del cumpleaños del titular, y, por otra parte, se establece que el control de cualquier clase de licencias de conducir deberá efectuarse, a más tardar, en la fecha de cumpleaños de su titular.

A su vez, el artículo 3º de esta iniciativa legal plantea algunas modificaciones formales de palabras que han producido confusión. Así, se propone eliminar las palabras “profesional” y “nueva” que aparecen en el artículo 3º transitorio de la ley N° 19.495.

El artículo 4º aprobado por la Comisión sustituyó la clasificación de las licencias profesionales por otra que innova en cuanto a la licencia profesional que se reemplaza, en el sentido de que al transporte remunerado de escolares, para cuya conducción se requería licencia profesional clase A-1, ahora se le exigirá licencia profesional clase A-3, en atención a que se transportan niños, debiendo establecerse la máxima exigencia a los conductores que efectúan este servicio, por razones de seguridad de los menores. Al mismo tiempo, se facilita la fiscalización de Carabineros, al quedar sólo en la clase A-1 la conducción de taxis.

También, esta iniciativa legal corrige dificultades menores en lo relativo a la licencia especial clase F, que se utiliza para conducir los vehículos de las Fuerzas Armadas, Carabineros, Investigaciones y Gendarmería, por cuanto, tal como está la norma queda restringida a la conducción de vehículos de guerra, y no aplicable a todos los tipos de vehículos institucionales. Por ello, se propone

especificar que la licencia especial clase F habilita a los miembros de los organismos anteriormente señalados para conducir cualquier clase de vehículos institucionales.

Por otra parte, se agrega a los requisitos generales para obtener las licencias de conducir señalados en el inciso primero del artículo 13, uno nuevo, cual es acreditar, mediante declaración jurada, que no se es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas prohibidas que alteren o modifiquen la plenitud de las capacidades físicas o síquicas, conforme a las disposiciones contenidas en la ley N° 19.366 y su Reglamento. Se entregan al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones facultades para determinar la forma, condiciones y fechas en que se efectuarán los controles de consumo de drogas, debiendo en todo caso fijarse un procedimiento que resguarde la dignidad e intimidad de las personas sometidas a estos exámenes. El control se hará no sólo cuando se renueven las licencias, sino que, al igual que el control del alcohol, sin aviso.

Otra enmienda que se introduce dice relación a los requisitos que deberán acreditarse cuando se renueve una licencia. Además de la idoneidad moral, física y síquica, el postulante deberá demostrar conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el tránsito público. También deberá acreditar, mediante declaración jurada, que no es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas.

Asimismo, se establece que podrá fijarse un plazo de vigencia inferior a seis años, en el caso de las licencias no profesionales, e inferior a cuatro, respecto de las licencias profesionales en casos calificados y siempre que la deficiencia no sea grave. Además, atendidos el estado general del peticionario y su edad, podrá fijarse un plazo de vigencia distinto.

Esta iniciativa legal aumenta el período de control de las licencias profesionales, de dos a cuatro años, y también propone que la idoneidad moral sea calificada en el momento de efectuarse los controles por parte de las Direcciones del Tránsito, de modo que se permita negar o restringir el período del siguiente control, por esta causal.

Finalmente, el proyecto pretende solucionar el problema de la fiscalización que efectúa Carabineros de Chile a las licencias de conducir. Existe confusión entre las licencias antiguas y las nuevas. Las antiguas habilitan para conducir una gama de vehículos amplia: todos los vehículos de pasajeros y todos los vehículos de carga. No así las nuevas licencias profesionales, que poseen distintas clasificaciones y están sometidas a requisitos especiales. Una denominación igual a

la de las antiguas dificulta la fiscalización de Carabineros, ya que habilita para conducir vehículos de distinta naturaleza, porque la A-1 antigua difiere de la A-1 nueva, y la A-2 antigua, de la A-2 nueva. Por ello, se plantean mecanismos para solucionar este problema.

Respecto a las escuelas de conductores, señor Presidente, esta Comisión ha reflexionado acerca de la gran inquietud existente -diría yo- en el ámbito nacional, por la falta de competencia que produce la escasez de dichas escuelas y porque sus valores van mucho más allá de lo que pueden cancelar los conductores. Aquí estamos hablando de conductores de taxis y colectivos, cuyos ingresos son mínimos, y en las actuales circunstancias muchas veces no tienen la posibilidad de pagar lo que cobran dichas escuelas.

En virtud de las consideraciones expuestas, la Comisión recomienda la aprobación del proyecto.

Es todo cuanto puedo informar.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Pizarro.

El señor PIZARRO.- Señor Presidente, después del informe rendido por el Presidente de la Comisión, sólo deseo comentar brevemente lo que en mi opinión tiene de positivo el proyecto, más allá de insistir en esclarecer mayormente una materia tan de fondo como es la necesidad de tener más seguridad en quienes ejercen la profesión de conductores, sea de vehículos de carga o de transporte de pasajeros, como de vehículos particulares que circulan por los distintos caminos, rutas o carreteras del país.

Por los temas planteados, me parece que la iniciativa ayuda a resolver en parte el problema de los denominados “choferes antiguos”, quienes no poseen la categoría de profesionales, pero han ejercido la profesión de conductores durante muchísimos años, o han hecho del conducir vehículos de carga o de transporte de pasajeros su oficio, su profesión. En verdad, se estaba produciendo una discriminación desde el punto de vista laboral e, incluso, como alegaron las propias organizaciones de conductores y de choferes, al existir simultáneamente dos tipos de licencias, se estaba menoscabando a quienes, siendo choferes antiguos, mantenían sus anteriores licencias, las que los facultaban para conducir toda clase de vehículos.

Tengo la impresión de que no sólo existe un problema de forma, sino también de fondo, que algo tiene que ver con el acceso al mercado laboral. Es evidente que en un período de plena normalidad, o una vez que la nueva ley empiece

a operar en toda su dimensión, se comenzará a preferir o privilegiar, en el acceso al mundo laboral, a conductores que posean la calidad o la categoría de profesionales, en cuyas licencias se establezca claramente que cumplieron con los requisitos de la nueva normativa y realizaron los cursos requeridos, o sea, se preferiría a quienes, en definitiva, tengan mejor preparación o capacitación que aquellos que, habiendo ejercido toda la vida el oficio de conductores, por distintas razones no efectuaron dichos cursos o no se adecuaron a las nuevas normas.

Entonces, si bien el proyecto evita que se produzca esa discriminación, en la Comisión se llegó a un acuerdo -entiendo que el Ministerio deberá implementarlo- en el sentido de facilitar la posibilidad de que los choferes antiguos sigan un curso de mucho menor duración, mucho más barato, mucho más adecuado a su verdadera realidad, que les permita cumplir con el requisito de la nueva ley y, por lo tanto, acceder a las licencias futuras. Y ello termina definitivamente con el tema de la discriminación, por un lado, y, por el otro, les permite acceder al mercado laboral en igualdad de condiciones. Creo que ése es el objetivo al que se debe propender. Es lo que busca solucionar, también, en buena parte, la iniciativa. En ese sentido, algunas de las inquietudes manifestadas sobre el particular –me parece que el Senador señor Prat recién formuló una de ellas- se hallan resueltas.

Y, asimismo, la discusión ha servido para ver en terreno cómo han funcionado las escuelas de conductores. La verdad es que, por la información recibida de todos, incluso de los propios representantes de los propietarios de esos establecimientos, estos últimos todavía son pocos a lo largo del país, lo que significa que resultan caros. Y las más de las veces hasta no se encuentran aún en condiciones de entregar los cursos de manera óptima, ni mucho menos, por la imposibilidad de desarrollar inversiones, dado que el mercado recién se ha ido desarrollando. De manera que el tema igualmente se ha hallado bien presente en el debate, y estimo que lo más relevante es contar con una mejor fiscalización de cómo funcionan efectivamente las escuelas, para que cumplan con sus objetivos.

Hoy, lo claro es que ellas son sumamente caras; que a la larga involucran, por ser escasas o por la lejanía, en muchos sectores, la imposibilidad de acceder a los cursos en forma expedita, y que implican una distracción de tiempo demasiado importante, sobre todo para los conductores profesionales que quieren cumplir con la exigencia respectiva. Y, más allá de los esfuerzos del Gobierno a través de cursos de capacitación, de los planes que entrega el propio SENCE, de los

beneficios establecidos para una mayor facilidad en la capacitación, se trata de algo que, en la práctica, está siendo muy difícil de conseguir.

El otro punto corregido por el proyecto, como lo explicó el señor Presidente, y que resulta sustancial es el requisito de la experiencia para acceder a las licencias clases A-3 y A-5. Es lo que permite, en definitiva, conducir los vehículos más complicados y de mayor envergadura, en términos de tonelaje, especialidad, cantidad de pasajeros, etcétera. A mi juicio, la forma en que ello se ha contemplado en el texto despeja la dificultad suscitada en el aspecto práctico.

Pienso que la cantidad de años para efectuar los controles se encuentra en la línea correcta. No me parecía apropiado un plazo de dos años, por ser muy corto. Estoy de acuerdo con los cuatro años que aquí se han considerado.

Incluso, entiendo que a todos los Senadores se les ha hecho llegar hoy, una vez más, el planteamiento de una organización en el sentido de que es mejor mantener los seis años introducidos en la Cámara de Diputados. Al respecto, insistiré en el argumento que expuse en la Comisión, en orden a que dicho término es exagerado. En efecto, las situaciones cambian de una manera demasiado rápida, la tecnología avanza, los vehículos deben cumplir cada día con los requerimientos y, lo que es más grave, quienes ejercen la profesión de conductor, que lo hacen con mucho esmero, con mucho sacrificio, también deben hacerse cargo de una serie de realidades. Muchas veces, éstas no se quieren enfrentar, pero el uso de drogas, de estimulantes, de estupefacientes en el momento de conducir es algo más corriente de lo que se cree. Y el manejo bajo la influencia del alcohol, además, se repite más allá de lo razonable y genera consecuencias devastadoras cuando se provocan accidentes. De manera que los cuatro años a que he hecho referencia constituyen un tiempo razonable.

Estimo correcto entregar al Director de Tránsito la facultad para acortar el período de control de las licencias. Es evidente que existen casos y casos. Uno de ellos es el de las personas de edad avanzada, como se ha señalado. Pero igualmente hay gente que puede sufrir enfermedades invalidantes o que progresivamente dejan con un grado de invalidez y que, por lo tanto, debe ser sometida a control de manera más periódica o en plazos más cortos.

En lo que creo que se origina un debate serio es respecto de la calificación de la idoneidad moral de quien postula a una licencia. Es algo que hoy estuvimos estudiando con más detalle a propósito de una argumentación del Senador señor Fernández. Y el punto dice relación a la facultad que se entrega al Director de

Tránsito. ¿Cómo debe éste ejercerla? ¿Conforme a qué criterio? No hay claridad en cuanto a si se tiene en cuenta solamente la información que entrega el certificado de antecedentes, o el que la persona haya cometido cierto número de infracciones en un plazo equis, o la gravedad o no de éstas, o si se cumplió una sanción o no. Es decir, la expresión es demasiado amplia y, por desgracia, no se especifica bien en el texto sobre qué base debe actuar el Director.

Es cierto que se dispone que cualquiera que se sienta perjudicado por no haber obtenido la licencia debido a esa calificación puede apelar al juez de policía local, según se ha explicado, instancia donde se determinará si media la idoneidad moral o no. Pero, producto de la discusión, parece muy razonable dejar más claramente establecido sobre qué bases deberá proceder aquel a quien asiste la facultad de calificar tal aptitud del solicitante.

Y, por último, en la primera fase del análisis en la Comisión se examinó largamente lo relativo a una declaración jurada y un certificado médico atinente a que quien postula a la licencia no es consumidor de drogas. Francamente, pienso que la cuestión no radica en lo que dice la persona. Es mucho más importante la capacidad de controlar efectivamente en el momento de conducir un vehículo, porque es ahí cuando en realidad se puede conocer si se ha consumido droga o no. Si se sabe que en el tiempo venidero se deberá presentar una declaración jurada o pasar un examen, basta con cumplir ese primer trámite o prepararse para el instante de realizar lo segundo y, lisa y llanamente, no dejar huellas en los registros. De manera que lo fundamental son una buena fiscalización y, por supuesto, las sanciones, que deben ser sumamente drásticas, porque no sólo hay un engaño con motivo de una declaración jurada en que se falte a la verdad cuando se asevera que no se consumen drogas, sino que también genera riesgo la conducción de vehículos de pasajeros o de carga realizada bajo efectos de estupefacientes o de estimulantes.

Estimo, señor Presidente, que el proyecto, en general, apunta en la línea adecuada, corrige situaciones observadas hasta ahora, ayuda a despejar inquietudes e inseguridades expuestas desde el punto de vista de la discriminación, sobre todo, a los choferes antiguos y en el acceso al mercado laboral, y, por otro lado, fija un plazo de cuatro años que resulta razonable para la revalidación de las licencias.

He dicho.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, se podría incurrir en confusión si se deja la sensación de que algunos Senadores no están de acuerdo con una iniciativa de la trascendencia de la que nos ocupa. Considero que ella despierta el interés de todo el país, de los trabajadores del volante, de los empresarios, de la sociedad en su conjunto. Sin embargo, a pesar de todo, juzgo que necesita un tiempo más amplio de estudio.

No hace muchos meses que integro la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y he intentado, modestamente, participar en ella entregando, más que una experiencia personal, lo que he ido recogiendo en el contacto que mantengo en la Región que represento con quienes se desempeñan como trabajadores del volante, o sea, taxistas, conductores de camiones, de buses, de utilitarios para transporte de jóvenes, etcétera. Y la verdad es que estoy absolutamente convencido de que muchos de los Parlamentarios aquí presentes que han tenido esa experiencia han comprobado que en ese sector socioeconómico, sumamente modesto y débil, hay confusión, preocupación y alarma. Es inmensa la cantidad de conductores del transporte que tienen contratos muy sui géneris. Algunos, incluso, deben llevar cierta cantidad de dinero al término de la jornada, pero carecen de previsión, no reciben asignaciones familiares, etcétera, cuestiones que, por supuesto, están vinculadas a la legislación laboral.

El Presidente de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, Honorable señor Lagos, hizo una muy completa y documentada relación sobre cómo hemos estado mirando este proyecto en el Senado. Yo me referiré a determinados aspectos relevantes desde mi punto de vista, y especialmente, a una norma que fue aprobada con mi voto en contra en aquel organismo; es decir, ahora no haré más que sostener lo que planteé allí en su oportunidad.

La referida disposición establece que las licencias de conducir Clases A-1 y A-2 otorgadas con anterioridad al 8 de marzo de 1997 y que mantengan su vigencia a la fecha de publicación de la ley en proyecto se denominarán “A-11” y “A-22”, respectivamente (o sea, se cambió el número). Y agrega: “Los titulares de las licencias de conductor señaladas, podrán obtener directamente la licencia profesional Clase A-3, en el caso de la licencia Clase A-11, y, la licencia profesional Clase A-5, en el caso de la licencia A-22; acreditando haber aprobado un curso de capacitación en la forma que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

Señor Presidente, esa norma reitera -¿qué duda cabe!- el criterio de siempre del Ejecutivo. Es decir, soluciona entre comillas el problema que planteamos algunos Senadores en la Comisión: crea un nuevo tipo de licencias (la A-11 y la A-22) y mantiene el requisito de aprobar un curso de capacitación.

Lo anterior significa colocar una especie de estrella amarilla, como sucedía respecto de ciertos sectores étnicos durante la Segunda Guerra Mundial. Porque a los conductores con licencia otorgada antes del 8 de marzo de 1997 se les entregará esta curiosa licencia que dice “A-11” o “A-22”, y quienes la obtuvieron después de esa fecha recibirán licencias profesionales.

Se nos dice: “Pero las personas que cuentan con licencias anteriores al 8 de marzo de 1997 podrán seguir trabajando; no perderán su sustento”. Sin embargo, yo pregunto qué hará un empresario si llegan un conductor con una licencia que diga “A-11” o “A-22” y otro con una licencia donde figure la palabra “profesional”. No me cabe duda alguna de que dará ocupación al que exhiba la licencia aprobada en una escuela de conductores.

Ahora bien, ¿qué puede enseñar una escuela de conductores a un profesional del volante que lleva diez, doce, quince años manejando? No sólo es un problema de lógica, Honorables colegas. Y, además, esa gente, que es muy modesta (algunos perciben mucho menos que el salario mínimo), deberá pagar cada curso. Anteriormente esas personas tenían licencias A-1 y A-2. Ahora habrá licencias A-1, A-2, A-3, A-4 y A-5. Y muchos de los señores Senadores presentes en esta Sala saben que ciertas escuelas de conductores cobran 280 mil, 300 mil y hasta 350 mil pesos por los cursos que imparten. Esto significa, entonces, que un modesto trabajador del volante deberá disponer, en determinado número de años, de una cantidad superior al millón y medio de pesos para solventarlos.

Señor Presidente, desde el punto de vista de los costos, yo pregunto -no estoy en contra de la profesionalización- si hay algún chofer de taxi, radiotaxi, camión o microbús capaz de ahorrar un par de millones de pesos para financiar aquel gasto.

Se ha dicho: “Vamos a buscar un sistema para el financiamiento”. ¡Pero es un financiamiento con sordina, porque nadie sabe de él!

En la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones consulté si se había informado a los empresarios, a los transportistas, que era factible desde el punto de vista tributario pagar el curso. ¡Nadie sabía de ello! Ni siquiera se conocen los formatos notariales que deberían entregarse en caso de que a un empresario se le

devolvieran las 13 UTM. En las regiones, el SENCE no sabe absolutamente nada de esto. Por tanto, existe una situación de conflicto humana y dramática que no deseo pasar por alto.

Al planteamiento que formulé en cuanto a que se mantiene el criterio del Ejecutivo respecto de ese tipo de licencias tan particularmente discriminatorias y de exigir la aprobación de un curso de capacitación para obtener las otras, deseo agregar que en esta compleja normativa no se señala la duración de los cursos de capacitación; éstos quedan entregados a lo que determine el reglamento. Y tampoco se conoce el precio que les fijarán las escuelas de conductores. En el caso de las universidades y de los institutos profesionales hay cierto tipo de aranceles, cercanos unos con otros. Sin embargo, aquí desconocemos los valores. Y cada escuela cobrará lo que estime pertinente.

En consecuencia, dos de los principales problemas que he planteado con motivo de esta iniciativa legal no han tenido solución en todo lo que ha sido el debate de la Comisión, a pesar de que los funcionarios del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dijeron que los resolverían. ¡Pero eso es un poquito como el letrero que dice “Hoy no se fía; mañana, sí”...!

Asimismo, no está indicada la disponibilidad de tiempo para efectuar los cursos. Los recursos económicos para financiarlos tampoco se encuentran configurados, determinados, establecidos, institucionalizados.

Señor Presidente, considero que las denominaciones “A-11” y “A-22” para las licencias obtenidas antes del 8 de marzo de 1997 discrimina -¡qué duda cabe de ello!- a un sector de conductores que tienen los conocimientos necesarios para ser profesionales.

Por otro lado, no queda claro cuál será la forma en que el Ministerio de Transportes aplicará las nuevas disposiciones.

Señor Presidente, si alguien ha trabajado durante diez o quince años como conductor, yo pregunto por qué no rinde un examen ante la Dirección del Tránsito. Y si el Director de este organismo estima que no reúne las condiciones, que no entregue la licencia y obligue a esa persona a asistir a una escuela para que realice el curso pertinente.

Ahora bien, para los efectos de la historia de la ley, deseo manifestar en esta discusión general que soy partidario de que a todos los conductores que cuenten con licencias A-1 y A-2 antiguas, otorgadas antes del 8 de marzo de 1997,

se les reconozca el derecho a obtener licencia profesional, pero no por esta vía, que me parece contradictoria y discriminatoria.

Reitero que no me opongo de manera alguna a la capacitación y al perfeccionamiento de este tipo de profesionales. Sin embargo, no creo que sea bueno aplicar una disposición legal -y ruego a los señores Senadores poner atención- con carácter retroactivo. Aquí hay un efecto claramente retroactivo respecto de quienes ya se ganaron un derecho. Así como muchas veces reconocemos la universidad de la vida en las diversas actividades, en este caso debemos considerar que ha habido capacitación y profesionalización de quienes llevan diez, quince, veinte años trabajando como conductores.

Señor Presidente, los choferes antiguos no se niegan al perfeccionamiento y a la capacitación. El problema que los quiebra y los conmueve es la coyuntura económica. No tienen dinero ni tiempo para realizar el curso.

Recién ahora se autorizó a las escuelas para impartir cursos en determinadas ciudades y comunas con población no muy densa. Habría que ver cómo están funcionando. Pero la situación es casi patética, porque el Ministerio de Transportes no cuenta con fiscalizadores para asegurar y garantizar la calidad de esos establecimientos.

Ahora –insisto en ello, pues es casi digno de Ripley-, se ha dicho tíbicamente que los trabajadores del volante pueden buscar financiamiento a través del SENCE. Yo pregunto si algún señor Senador ha escuchado información concreta acerca de lo señalado sobre el particular en la Comisión.

Respecto del artículo 3° transitorio contenido en el proyecto de la Cámara de Diputados, debo recordar que su texto era contradictorio con el numeral 2 del artículo 3° permanente, que expresaba: “se considerarán profesionales las licencias de conducir clases A-1 y A-2 obtenidas antes de la publicación de esta ley, y sus titulares no deberán cumplir el requisito” de aprobar un curso en las escuelas de conductores profesionales. Y agregaba: “Estas personas no sufrirán menoscabo alguno en relación con aquellos conductores que obtengan licencia profesional por primera vez.”.

En vista de esa contradicción, durante la discusión del referido numeral se acordó solicitar al Ejecutivo que formulara indicación para solucionar el problema de las antiguas licencias clases A-1 y A-2 a través de un decreto, por la vía administrativa. La indicación que nos hizo llegar el Gobierno sustituyó el artículo 3°

en la forma aprobada por la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, con mi voto en contra -como señalé anteriormente-, que reitero aquí, en la Sala.

El segundo punto al cual me referiré dice relación a la calificación de la idoneidad moral de los conductores no profesionales, no sólo en el momento del otorgamiento de la licencia, sino también en cada control. Este aspecto está contemplado en el numeral 4 del artículo 4° del texto que nos ocupa, y sobre él quiero formular una observación técnica.

Al parecer, señor Presidente, existe contradicción entre distintas disposiciones. Se dice que la idoneidad moral es muy amplia y que para acreditarla puede haber distintos criterios en la legislación y en los diferentes municipios del país. Se propone que se acredite con el certificado de antecedentes. Y así hemos entendido que debe hacerse. Sin embargo, creo que el espíritu del Ejecutivo al modificar la norma fue otro.

Se establece que deberá acreditarse la idoneidad moral, pero no se dice cómo.

El procedimiento se encuentra definido en el N° 1° de la letra A del artículo 14 de la ley N° 18.290, que expresa: “La idoneidad moral será calificada por el Director del Departamento de Tránsito”, “a la vista del Informe de Antecedentes expedido por el Gabinete Central del Servicio de Registro Civil e Identificación y del Informe del Registro Nacional de Conductores,”... O sea, se solicitan dos certificados.

La disposición que se incorpora sobre idoneidad moral implica hacer extensivo a los conductores no profesionales ese requisito, en la misma forma que se contempla respecto de las licencias profesionales en la norma recién citada. En definitiva, se requerirá la exhibición del certificado de antecedentes y del de anotaciones en la hoja de vida del conductor.

Eso, señor Presidente, no es así. Cuando el Director del Departamento de Tránsito examina los certificados expedidos por el Servicio de Registro Civil e Identificación y el Registro Nacional de Conductores, no sólo debe ver si el interesado en renovar su licencia ha sido condenado por algún cuasidelito, sino también por infracciones gravísimas: pasar con luz roja, conducir a exceso de velocidad, etcétera. Ése es el sentido de la norma que se incorpora: exigir a quienes renuevan la licencia de conductor el cumplimiento del requisito de idoneidad moral. Hoy día los Directores del Tránsito carecen de facultades para exigirlo.

Esto lo califica el Director de Tránsito. Por ejemplo, a una persona multada dos veces por pasar con luz roja podría no renovársele la licencia de conducir. Ello implica que, ante situaciones similares, cada Director de Tránsito podría actuar con criterios distintos y subjetivos. En consecuencia, se estaría introduciendo un factor distorsionador, por cuanto unos podrían ser muy estrictos, y otros, no.

A mi juicio, la idoneidad moral de los conductores particulares debería acreditarse sólo con el Informe de Antecedentes, pero no quedar entregada al criterio de un funcionario, como lo es el Director de Tránsito.

Es indispensable establecer una norma objetiva, especialmente teniendo en cuenta que el concepto de idoneidad moral es muy amplio. No es conveniente que quede a la discrecionalidad de ese funcionario la determinación de si una persona se encuentra inhabilitada o no para manejar.

Por eso, también estoy en contra de la norma en comento, cuyo espíritu no se indicó exactamente en el seno de la Comisión.

--(Aplausos en las tribunas).

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- ¡Advierto a los asistentes a las tribunas que está prohibido hacer manifestaciones!

Señores Senadores, el proyecto es de quórum especial y se requieren 26 votos para aprobarlo en general.

Propongo comenzar de inmediato la votación; permitir que los señores Senadores inscritos fundamenten su voto en primer lugar, y posteriormente continuar en el orden acostumbrado.

--Así se acuerda.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En votación.

--(Durante la votación).

La señora FREI (doña Carmen).- El señor Presidente se me adelantó. Yo justamente iba a pedir que se iniciara la votación antes de que se ausentaran otros señores Senadores (ya quedamos menos que al comienzo), porque después de oír a distintos oradores se nos ha ido clarificando la necesidad de despachar luego el proyecto. Como se dijo muy bien, se trata de una iniciativa que produce mucha inseguridad, alarma y preocupación en una enorme cantidad de personas. Y en estos tiempos, cuando debemos cuidar el empleo y las fuentes de trabajo, me parece que ninguno de nosotros quiere crear incertidumbre en tantos miles de compatriotas.

Entonces, fue buena la idea de proceder a votar. Y las preocupaciones que tengamos acerca de ciertos aspectos podremos concretarlas como lo hemos hecho siempre: a través de indicaciones, fijando un plazo prudente para formularlas.

Por eso, votaré favorablemente la idea de legislar. Y pido a los miembros de la Comisión acelerar el segundo informe. Comprendo que es un texto difícil; pero si se está causando alarma e inseguridad en tantas personas, debemos estudiarlo rápidamente.

Los aplausos de hace algunos momentos en las tribunas indican que hay personas muy interesadas en el tema. Y si no han sido invitadas a la Comisión, tal vez en la discusión particular podrían ser oídas, para de esa manera conocer el pensamiento de la gente realmente afectada.

Por último, señor Presidente, me alegro de que en el texto se hable, simplemente, de “la fecha de cumpleaños del titular”, sin especificar el año. ¡Solicito a la Comisión que conserve así la frase...!

Voto que sí.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Señor Presidente, anuncio que votaré favorablemente. Sin embargo, como se han formulado observaciones sobre la necesidad de revisar el proyecto, haré algunos comentarios.

Ante todo, me preocupa que un miembro de la Comisión considere que la iniciativa debe volver a ella por contener graves errores. Lo expresado por el Senador señor Muñoz Barra es importante. Por eso, no entiendo el afán de despacharla de todas maneras, sin nueva revisión. Si sólo se trata de una puntillosidad de nuestro Honorable colega, tanto mejor; pero sería bueno ver esos errores, para no dictar nuevamente una ley que deba ser revisada en un plazo relativamente corto, como sucedió con la que en esta ocasión se modifica.

Por otra parte, me gustaría que en el momento oportuno el señor Ministro nos orientara acerca de los aspectos que voy a plantear.

En mi opinión, el texto en debate tiene tres objetivos fundamentales.

Primero, capacitar a los conductores profesionales con el fin de posibilitar la máxima eficiencia en el trabajo que realizan, dado que cumplen una función relevante para el país; y así se dispuso durante el estudio del proyecto de ley anterior, cuya discusión en la Cámara Alta se prolongó por bastante tiempo.

Segundo, conciliar cómo se resuelve la actual exigencia legal, y cómo lo hacen determinadas escuelas de conductores, acerca de las cuales aquí se ha reiterado que son pocas, no siempre eficientes, y caras. No veo que el proyecto

aborde este aspecto. Lo digo con franqueza. Además, tengo la sensación de que las soluciones que se proponen -como ofrecer plazos y otras- me parecen equivocadas, porque, si esas escuelas son malas, caras y pocas, la respuesta lógica y natural sería crearlas en mayor número y que sean baratas y eficientes. Lo demás es, simplemente, “vender el sofá”.

Por lo tanto, la fórmula que se propone en el proyecto me parece del todo irracional.

He conversado, al igual que todos nosotros, con distintos dirigentes de diferentes comunas...

El señor PRAT.- ¿Me permite una observación, señor Senador?

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- No puede interrumpir, señor Senador, porque estamos en votación.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Encantado le habría concedido una interrupción, Su Señoría, pero el Reglamento me lo impide.

El señor PRAT.- Quizá el señor Ministro podría explicar por qué son caras las clases de conducción, señor Presidente. Ello se debe a que se ocupan maquinaria en ello.

El señor Ministro sí puede intervenir.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Señor Presidente, no entendí claramente lo que señaló el Honorable señor Prat. Me parece que pidió una explicación al señor Ministro.

Comencé proponiendo que, antes de votar, se dieran algunas respuestas globales sobre la materia.

Las conversaciones que he sostenido me llevan a preguntarme por qué no buscar la solución razonable. ¿Por qué no establecer mecanismos que permitan a las municipalidades contar con este tipo de escuelas? ¿Por qué no lograr que los propios interesados, que son los que saben, gestionen escuelas que entreguen formación adecuada, pero sujetas a ciertos reglamentos y controles?

Por lo tanto, no veo aquí una solución razonable.

La seguridad es el tercer tema que debe conciliarse. Quienes manejan vehículos motorizados de alto y bajo tonelaje lo hacen, en cuanto a su relación con su número, condición de los caminos, velocidad de desplazamiento y seguridad, con cierto grado de conflicto. El problema representa en Chile un índice de accidentabilidad muy alto, el que no se resuelve considerando sólo un aspecto: en ello también incide el estado de los caminos, materia que está en solución. Entonces, se buscan mecanismos; pero todavía se está lejos de alcanzar las garantías de seguridad que el país requiere.

Cuando se discuta el segundo informe en la Comisión, intentaré estar presente para contribuir a resolver algunos de las cuestiones enumeradas.

Ahora quiero referirme a dos situaciones. Primero, la relativa a la calificación moral. La determinación de la idoneidad moral, física y psíquica en los términos en que el precepto la señala me parece una barbaridad. Honestamente. No puede entregarse tal facultad a un funcionario, por muy responsable que sea.

Seguidamente, hay un aspecto mucho más serio. No se trata sólo de control de drogas, sino también del control psicológico de los conductores, lo que hoy días es indispensable. Y esto no se reduce a la abstención de consumir alcohol o drogas; también se requiere estabilidad psicológica para hacer frente a un trabajo que produce el mayor estrés que una actividad laboral pueda provocar. Quienes manejan buses o camiones deben mantener estabilidad psicológica, que también puede alterarse -y esto no se halla considerado aquí- por la ingesta de medicamentos que no implican en absoluto un problema de drogadicción. Como dije, se trata de un asunto -a lo mejor estoy equivocado- no incorporado en el proyecto. Y esto no corresponde sólo a las antiguas pruebas sicotécnicas, ya que se está en presencia de alteraciones de la estabilidad psicológica de quienes conducen vehículos motorizados en condiciones de estrés. Sabemos de conductores de camiones o de buses que se mantienen al volante mucho más allá de las cuatro horas que permite la legislación actual.

Voto que sí.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, este proyecto surge por la necesidad de corregir algunos de los numerosos errores de la Ley del Tránsito. Trata de enmendar unos, crea otros y deja pendientes muchos de ellos. Por lo tanto, sin perjuicio de que será indispensable aprobarlo en general, se requiere analizar más a fondo la totalidad de esta legislación, por todos los problemas y dificultades que aquí se han planteado, que probablemente sean los más urgentes en términos prácticos.

Pero, a mi juicio, existen concepciones de fondo erradas en la Ley del Tránsito. Desde luego, se parte de la base de que las escuelas de conductores tienen la virtud de eliminar, atenuar o paliar los accidentes del tránsito, en circunstancias de que, si así fuera, no sólo debería exigirse el paso por esas escuelas, sino mucho más, con el objeto de evitarlos. Desgraciadamente, no es ésa la forma de hacerlo, ya que los accidentes obedecen a causas muy distintas de las derivadas de la falta de capacitación.

Creo que hay un error conceptual en toda la legislación del tránsito: se parte del supuesto de que la ley, la regulación, el trámite, el requisito, el certificado, eliminarán o atenuarán tales accidentes. Es un error grave que conducirá a crear más requisitos, más reglamentos, más certificados, más molestias para los conductores.

Una vez que se apruebe en general el proyecto y se conozcan todas las indicaciones que se le formulen deberá analizarse el fondo del asunto. ¿Es necesario este tipo de escuelas para todas las personas? ¿Qué ocurre con quienes viven lejos de los lugares en que funcionan dichos establecimientos, como lo saben muchos señores Senadores que han recibido críticas y quejas de los conductores? Estos tienen que trasladarse hasta lugares lejanos, distintos de aquellos en que habitualmente residen. Eso significa costos de transporte y de estadía que se suman al del curso mismo, en circunstancias de que perfectamente podrían establecerse normas que permitieran adquirir la capacitación en forma distinta, muchas de las cuales se han señalado aquí, y rendir un examen ante la municipalidad. Y si, como resultado de un mal resultado, no se obtuviera la licencia de conducir, el interesado tendrá que adoptar las medidas necesarias para alcanzar su aprobación.

Considerar que todos los conductores capacitados por estas escuelas contribuirán en forma importante a eliminar los accidentes del tránsito no me parece acertado. Me pregunto si muchos de los que ocurren día a día, con consecuencias muy trágicas, se deben a impericia de los conductores o simplemente a que éstos, sabiendo manejar y conociendo a cabalidad las reglas del tránsito, simplemente las infringen. Es completamente distinto. Y eso no se va a corregir con las escuelas de conductores.

En todo caso, quiero plantear lo que ocurre en mi región, en la cual existen numerosos lugares muy alejados de Punta Arenas, que es la ciudad donde existe una escuela de conductores. Los habitantes de Puerto Natales, de Puerto Williams, de Puerto Porvenir, tendrán que trasladarse e incluso permanecer allí algunos días, destinando un tiempo muy precioso, para poder efectuar el curso. Para esas personas no existe solución, porque a nadie le va a convenir abrir una escuela de conductores en zonas que, por ser tan apartadas, no presentan el número necesario de alumnos.

Sin embargo, esos compatriotas pueden capacitarse y aprender a manejar un vehículo, en condiciones razonablemente aceptables, por sus propios medios o a través de sus padres, de su familia, de sus amigos, de los clubes de la localidad y rendir posteriormente el examen. Eso sería lo más lógico, considerando

que no todos tienen la posibilidad de trasladarse a otra ciudad, permanecer allí lo necesario y pagar un curso cuyo valor es de 300 mil pesos o más. Aquí estamos frente a una situación de tremenda injusticia respecto de tales personas.

Por otra parte, también se da una situación de gran injusticia en relación con los conductores, quienes permanentemente deben estar rindiendo nuevos exámenes para renovar sus licencias, cuestión que no ocurre siquiera en las profesiones liberales de más alta cotización. ¿Se exige a los médicos, abogados o ingenieros una capacitación obligatoria después de ciertos años? ¿Y quedan impedidos de seguir ejerciendo su profesión si no aprueban los cursos?

Creo que existen diversas limitaciones que nacen de la idea de que la ley es el instrumento que va a permitir solucionar el grave problema de los accidentes de tránsito. Y no es así. También es una cuestión de prevención –la cual puede realizarse a través de otras formas-, de cultura, de facilidades, de estimular a las personas para que contribuyan, de una efectiva fiscalización. Deben considerarse todos los elementos involucrados en un accidente de tránsito. Por ejemplo, el que un conductor profesional maneje más allá de las horas permitidas es un problema de fiscalización, no de mayores requisitos o exigencias, porque la norma ya existe.

Por eso, señor Presidente, sin perjuicio de aprobar en general el proyecto y de analizar en la Comisión los aspectos que faciliten la aplicación de las normas actualmente vigentes, me parece absolutamente indispensable que el Ministerio de Transportes se aboque a una revisión integral de la legislación pertinente, sin que ello signifique mayores exigencias o requisitos que hagan virtualmente imposible ejercer una profesión de la cual, por lo común, viven personas muy modestas. Cualquier trámite, cualquier certificado, cualquier costo, puede resultar extraordinariamente gravoso para ellas. No es el caso del conductor particular, que puede defenderse de otras maneras y que comúnmente posee mayores recursos. Es al conductor profesional a quien la ley trata como una persona permanentemente inclinada a delinquir, en circunstancias de que lo normal es que no ocurra así.

Apruebo el proyecto.

El señor LAGOS.- Señor Presidente, en la Comisión de Transportes escuchamos a todas las organizaciones sindicales y gremiales vinculadas a esta materia; también a órganos técnicos como las escuelas de conductores, a los empresarios y a los trabajadores.

Creo que existe consenso, en general, en el país. Ésta es la segunda vez que analizamos el tema en la forma en que lo estamos haciendo. Sin embargo, si

bien se observan algunos elementos discutibles, ellos no pueden ser motivo para no darnos una legislación que a futuro cubra todas las anomalías existentes en el sector y todos los problemas que día a día enfrentan los chilenos en este ámbito.

Es perceptible el crecimiento del parque automotor y la aplicación de nuevas tecnologías. No obstante, se divisan tres partes. En el sector de transporte de carga, muy importante y directamente vinculado al proceso de desarrollo del país, que traspasa fronteras, el conductor lo está haciendo muy bien. Me refiero al conductor antiguo, con más de 15 ó 20 años de profesión. Pese a ello, hay que dotarlo de conocimientos técnico-administrativos, en el área de la legislación aduanera y otras, pues ese sector, como digo, ha traspasado nuestras fronteras. Además, está la última tecnología de los nuevos vehículos, etcétera.

Después tenemos la locomoción colectiva. En mi opinión, las exigencias y la permanente fiscalización cubren, de una manera u otra, el propósito que la misma autoridad pretende. Sin embargo, en el caso de los taxis –no aparecían aún los colectivos- existía un código de ética profesional cuyo control era realizado por los mismos sindicatos respecto de sus asociados. Generalmente, ello permitía contar con óptimos conductores, gente muy honorable, sobre quienes el gremio ejercía una fuerte ascendencia.

A continuación, tenemos los nuevos vicios que se observan en el país: la droga, el alcoholismo. No es muy simpático decir esto ni se ganan aplausos, pero la verdad de las cosas es que, de acuerdo con las estadísticas proporcionadas por Carabineros, dentro de los conductores hay gente que consume droga y que consume alcohol. Naturalmente, debemos tener una política que evite que eso siga creciendo, así como medidas que impidan que tales individuos, como consecuencia de lo mismo, expongan a tantas personas en las vías.

Respecto a las escuelas de conductores, creo que el objetivo que busca la autoridad es una mayor profesionalización y que la gente que salga a las calles esté preparada, síquica y técnicamente, para conducir un vehículo. Eso sí, creo que, en la misma línea en que lo han visualizado el señor Ministro y el señor Subsecretario, la Cartera de Transportes debe orientarse en un sentido que incluya, primero, al SENCE. Este Servicio debe tener aquí una participación activa, haciéndose cargo de la capacitación y del valor de los cursos, especialmente de los conductores de taxis, colectivos y otros vehículos menores, ya que son trabajadores por cuenta propia, es decir, choferes y dueños de sus vehículos.

A mi juicio, hay que promover la creación de escuelas de conductores en las regiones, donde, por no haber competencia, los valores son mayores. Sin embargo, por lo que han expresado el señor Subsecretario y otras altas autoridades de Transportes que han venido, el Ministerio estaría por efectuar esa promoción y acercar así las escuelas a las regiones y bajar los precios.

Hoy se encuentran en el Senado el señor Ministro y el señor Subsecretario, y sería importante que nos dieran a conocer lo que su Cartera está haciendo en cuanto a estos puntos, que son los que más interesan a los gremios del transporte.

Voto que sí.

El señor HORVATH.- Señor Presidente, a la fecha, para conseguir una licencia de conductor, había prácticamente dos opciones desde el punto de vista histórico. Una, estudiar por cuenta propia, generar una práctica de acuerdo con las reglas del juego y calificar en el examen en el departamento de tránsito correspondiente. Cumpliendo todos los requisitos, la licencia era otorgada. Las personas que tenían alguna dificultad o se querían asegurar, iban a una escuela de conductores, aprendían lo que no habían podido lograr de otra forma y después concurrían al departamento competente y obtenían su licencia.

Creo que ese espíritu debería mantenerse mientras no haya facilidades claras y transparentes para que los distintos conductores puedan acceder a las escuelas antes señaladas.

La tendencia nacional y mundial es a la capacitación y la profesionalización, tratando, en la medida de lo posible -fomentándolo desde el Estado- que se generen estudios de carácter formal. Es así como surge este proyecto de ley, que a nuestro juicio entrapa el sistema en vez de facilitararlo. Por ello, se requiere de una norma más flexible. En todo caso, tengo la duda –y lo señalo frente al señor Ministro y al señor Subsecretario de Transportes- de si esto debería ser opcional por algún período, en la medida en que los departamentos del tránsito posean la capacidad de calificar las distintas condiciones de un conductor profesional. En mi opinión, lo indicado podría establecerse en una norma transitoria, por algunos años, con el carácter de no obligatorio.

Ahora, hay algunos aspectos de la iniciativa que obviamente requieren ser modificados, o al menos representados en forma más transparente, como es el de la idoneidad, ya señalado aquí. ¿Quién va a calificarla? Si va a ser el certificado de antecedentes expedido por el Servicio de Registro Civil e Identificación, está bien.

Pero si van a existir diferentes criterios –como las veces que se pasó con luz roja, por ejemplo-, entonces, deberá haber un criterio normal para los departamentos del tránsito de todas las municipalidades del país, porque de lo contrario esto se va tornar algo tremendamente arbitrario. Y, finalmente, todo lo que es arbitrario y poco transparente termina por seguir un camino indeseado.

Asimismo, debo hacer notar que la Comisión tuvo a bien acoger por unanimidad una indicación presentada por el Parlamentario que habla, en el sentido de que el requisito de enseñanza básica pueda ser suplido con el examen de carácter laboral que realiza justamente el Ministerio de Educación, que es la autoridad competente para estos efectos. Si para entrar a la Administración Pública se acepta uno u otro, es decir, la licencia de educación con los estudios formales o aquella para fines laborales, con mayor razón ello debiera ser válido para los conductores profesionales de Chile.

Ésta es una realidad que se da mucho en el sector rural de nuestro país, y también se ha prestado para algunas faltas –incluso de carácter delictual- que han debido ser perseguidas, sin saberlo quienes se acogieron a las escuelas de conductores, como ocurrió en la zona austral, en donde prácticamente el setenta por ciento de un poblado fue llevado a declarar.

Con el fin de obviar situaciones como ésta, creo que es una sana medida aprobar en general el proyecto. Por lo tanto, votaré a favor en ese sentido, sin perjuicio de formular las indicaciones del caso para contemplar algunas normas transitorias y definir procedimientos sencillos y transparentes en la ley.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Moreno para fundamentar el voto. Luego, continuaremos con la votación por orden alfabético, de acuerdo con el Reglamento.

El señor MORENO.- Señor Presidente, tal como lo manifestamos cuando discutimos el procedimiento, en cuanto a si lo resolvíamos ahora en la votación en general o no, debo señalar que éste es un proyecto mucho más complejo de lo que aparentemente se aprecia a primera vista. Y lo digo porque fui requerido por diversas organizaciones de la zona que represento en el Senado para participar en debates con cerca de cien, ciento cincuenta poseedores de licencias de conducir, en comunas como Rancagua, Graneros y otras. Debí prepararme para tratar de explicar un tema que, en verdad, es difícil de explicar y de comprender. Porque desde un comienzo, en las páginas 7 y 8 del informe que tenemos a la vista, se parte clasificando situaciones que tienen fechas distintas, lo que provoca un cuadro de efectos

diversos. Obviamente, en esas reuniones debí enfrentarme con personas que señalaban que en determinados municipios el director del tránsito interpretaba formalmente la ley de cierta manera, en circunstancias de que el inspector del tránsito de la comuna vecina sostenía algo distinto. Por supuesto que con esto los afectados se veían ante una situación de gran incertidumbre y complejidad.

Por lo tanto, hago más las observaciones formuladas aquí en la Sala en el sentido de solicitar al Gobierno, a través del señor Ministro y del señor Subsecretario de Transportes, que, más allá del despacho de este proyecto, pudiéramos avanzar en una homogeneización didáctica, comprensible y de eficiente aplicación. De tal manera de que la iniciativa sea acogida por la inmensa mayoría de la población, sobre todo por quienes son sujetos del proyecto.

La normativa en análisis no toca las licencias de conducir Clase B, en donde se encuentra la gran masa de la población, sino las de Clase A, vinculadas a las personas que deben ganarse la vida en función de ello, o a quienes necesitan contribuir al sustento de su hogar con un ingreso adicional. En este grupo se encuentra un gran contingente de mujeres que han entrado a trabajar en algunas de estas categorías –en especial, en el transportes de escolares a lo largo del territorio nacional-, generándose con ello un cuadro absolutamente nuevo y diferente de lo que entendíamos que era el oficio que estamos debatiendo.

Por lo tanto, nos hallamos ante una fuente de trabajo y ante la necesidad de no generar elementos de discriminación respecto de la fuente de trabajo, cuestión a la que no aceptamos someternos quienes ejercemos profesiones liberales.

Asimismo, se ha expresado aquí que para renovar las licencias de conducir se debe rendir examen teórico, psicotécnico y práctico cada dos años. De acuerdo con el proyecto, ese lapso se extiende a cuatro años. Pero resulta que muchas de las licencias de conducir de Clase B duran seis años. Me pregunto, entonces, ¿por qué someter al que está en otra categoría a una exigencia mayor? Se argumenta al respecto que es para evitar accidentes.

Señor Presidente, no obstante que nos encontramos en la fundamentación del voto, quiero solicitar que se oficie en mi nombre para saber cuáles son los accidentes que ocasionan muertes o lesiones graves, así como el origen de las licencias de los respectivos conductores y la edad de quienes se ven involucrados. Porque tengo la convicción de que muchos de los accidentes no son

provocados por quienes poseen licencia Clase A, sino por otras circunstancias, que no son del caso analizar en este momento.

Por lo tanto, señor Presidente, soy partidario de que el examen psicotécnico se efectúe cada seis años –y formularé indicación en tal sentido-, pero no de someter a la gente a exámenes teóricos cada seis años. Porque el examen teórico es una formalidad que en el fondo tiende a complicar a las personas. Estoy seguro de que muchos de los señores Senadores aquí presentes, si son sometidos al examen teórico, van a reprobalo, porque hay circunstancias del Código u otros aspectos que obviamente los alteran, y tendrían que volver a estudiar de nuevo. Si no se lo exigimos a los ingenieros, a los arquitectos ni a los abogados, ¿por qué tenemos que cambiar las leyes todos los días? ¿Hemos exigido a los abogados recalificar su examen ante la Corte Suprema para tener que aplicar el nuevo Código Penal o el Código Tributario? ¡No! Damos por entendido que pueden hacerlo.

El señor MUÑOZ BARRA.- Porque tienen idoneidad moral.

El señor MORENO.- Claro. Por lo tanto, sobre este punto formularé indicación.

Finalmente, quiero referirme a la idoneidad, a aquella que rige para todos, cualesquiera que sean las licencias de que se trate. ¡Por favor! Aquí no podemos dividir el país entre quienes deben conducir para ganarse la vida y los que pueden manejar un vehículo, que también han de ir al trabajo, pero que obviamente se encuentran sometidos a una calificación distinta. En mi opinión, ello es introducir un factor discriminatorio en la legislación. Creo que ese punto también debe ser tratado adecuadamente, y me reservo el derecho de presentar indicación sobre el particular en el momento oportuno.

Por las razones expuestas, voto que sí.

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

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Comienza la votación en el orden reglamentario.

El señor CORDERO.- Pido la palabra.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- La tiene, Su Señoría.

El señor CORDERO.- Las licencias de conducir constituyen una autorización que da la sociedad a sus miembros para hacer uso de un vehículo motorizado, lo que sin duda representa un elemento de indiscutible utilidad. No obstante, implica también una alta capacidad de ocasionar daño, situación que amerita contar con un marco regulatorio adecuado para el otorgamiento de dichas autorizaciones. No en vano

durante el año 1999 en nuestro país se registraron más de 47 mil accidentes de tránsito, a consecuencia de los cuales fallecieron mil 650 personas, entre ellas muchos jóvenes, y más de 50 mil resultaron lesionados, algunos con carácter invalidante.

En este contexto, debemos tener en cuenta que los accidentes de tránsito son el resultado de la conjugación de una diversidad de factores de la más variada índole, a lo que se agrega que estos episodios representan un costo anual para la comunidad de alrededor de 500 millones de dólares.

Las citadas cifras se convierten en un parámetro de relevancia, que nos indica que el actual sistema de otorgamiento de licencias de conducir no es del todo riguroso y conveniente como para constituir una herramienta de combate importante en contra de ese flagelo que afecta a toda la comunidad, sobre todo si consideramos que gran número de esos accidentes se produce por faltas cometidas por los conductores.

La presente iniciativa viene precisamente a mejorar la calificación profesional de quienes hacen de la conducción de vehículos motorizados un oficio, máxime si consideramos que, de acuerdo con las recientes encuestas públicas, alrededor de 4 millones de pasajeros ocupan diariamente el transporte público.

En este contexto, la ley N° 19.495 introdujo sustanciales modificaciones a la Ley de Tránsito, entre las cuales destacan el establecimiento de las escuelas de conductores profesionales y la exigencia de requisitos especiales para obtener las licencias de conducir, con el objeto de mejorar de este modo la prestación del servicio de transporte de pasajeros y de carga.

En la actualidad, hay 80 escuelas de conductores en el país; sin embargo, existe demora en la entrada en funcionamiento de las mismas.

Por ello, el proyecto que nos ocupa viene a solucionar las exigencias dispuestas en el referido cuerpo legal -cuyo cumplimiento ha sido dificultoso-, consiguiendo de esta manera una transición paulatina de los conductores antiguos al nuevo sistema.

Otros aspectos relevantes de la iniciativa lo constituyen, entre otros, la normalización de la prestación de servicios de las escuelas de conductores profesionales y la diseminación adecuada de la dotación de las mismas a lo largo del país en un tiempo razonable, con el fin de superar las dificultades existentes en el cumplimiento de los requisitos legales, por la inexistencia de dichas escuelas en determinadas zonas del país. Además, el proyecto procura eliminar la concentración

de solicitudes de cursos en las escuelas de conductores profesionales y la petición de licencias en las diferentes municipalidades. Asimismo, establece la licencia única de conducir para los choferes de vehículos de las Instituciones de la Defensa Nacional, evitando así que deban contar con una licencia de conducir por cada tipo de vehículo que manejen, según el artículo 12 de la ley N° 18.290, como ocurre en la actualidad. Por último, la iniciativa contempla la idoneidad moral como uno de los aspectos que deben ser examinados para la renovación de las licencias de conducir de los postulantes por parte de las Direcciones del Tránsito.

Considerando los aspectos mencionados, puede concluirse que esta iniciativa viene a mejorar una realidad concreta, cual es la incidencia que tienen en los accidentes de tránsito los factores asociados a comportamientos o conductas inadecuadas por parte de los conductores, por cuanto, conforme a las estadísticas de Carabineros, en más de 90 por ciento de esos accidentes está presente la comúnmente denominada “falla humana”. Por lo tanto, su logro principal será educar en forma eficiente y segura a los conductores, haciéndolos más responsables y competentes.

Actualmente, es sabido que los procedimientos para obtener una licencia de conducir en Chile distan mucho de los de la legislación comparada, donde el nivel de rechazo de las solicitudes es significativo.

En razón de lo anterior, y teniendo en cuenta que nuestro actual sistema de otorgamiento de licencias de conducir no impide que personas incompetentes obtengan estos permisos, nos encontramos ante una iniciativa que tendrá el gran mérito y la enorme potencialidad de contribuir a reducir los accidentes de tránsito, toda vez que se contará con choferes capacitados y profesionales en su oficio, en pro de la gran cantidad de ciudadanos que día a día confían sus vidas a las personas que manejan el transporte público.

En consecuencia, voto que sí.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, con las aprensiones que señalé anteriormente, voto a favor.

El señor VIERA-GALLO.- Señor Presidente, sólo me queda una reflexión –que hice presente denantes al Senador señor Gazmuri- en el sentido de que, en rigor, dentro de la Constitución de 1980, toda esta reglamentación no debería ser materia de ley, sino de la potestad reglamentaria del Primer Mandatario. Es decir, habría sido más razonable que éste o el Gobierno hubiere establecido simplemente las

modificaciones necesarias sobre el particular, quedando facultado para hacer todos estos cambios.

Sin embargo, voto a favor.

El señor ZALDÍVAR (don Adolfo).- Señor Presidente, mi pronunciamiento a favor del proyecto no obsta, en manera alguna, a que deje constancia –al igual que varios señores Senadores- de que la actual legislación, e incluso lo que hoy se nos propone, está muy lejos de resolver el problema en comento. Esto se agrava aun más en Regiones como la que represento, donde la situación a ratos es bastante –diría- extrema para mucha gente que busca, a través de todos los medios, contar con una licencia de conducir y se encuentra con situaciones como las aquí descritas, que hacen prácticamente imposible su obtención.

En verdad, no está bien enfocado el problema. Me parece que las soluciones que hoy se nos proponen tampoco resuelven la situación de fondo. Y ello obliga a revisar lo relativo al tránsito conforme a nuestra realidad, y no a realidades teóricas que no hacen sino que extremar las cosas.

Pese a todo, votaré a favor, en la esperanza de que desde el Gobierno se promueva una legislación que realmente resuelva el problema de acuerdo con nuestra realidad, y de que por esa vía se contribuya a mejorar la situación que estamos viviendo en materia de tránsito, en cuanto a accidentes y a otro tipo de problemas, y de la cual todos nos lamentamos.

Con las aprensiones señaladas, voto a favor.

El señor CANTERO.- Señor Presidente, votaré a favor el proyecto; pero deseo hacer presente que no deja de llamarme la atención que en materia de tránsito, en cuanto al manejo de aspectos técnicos en el tema del transporte, hemos contado, en mi opinión, con demasiada experimentación y advertimos situaciones que aparecen como irregulares. Recuerdo lo relativo a los cobradores automáticos, todos los reparos que se efectuaron en el tiempo y la conclusión que hoy tiene este proceso. Asimismo, tengo en la memoria lo concerniente a las plantas de revisión técnica, las distintas categorías existentes al respecto, e incluso procesos bastante poco transparentes, como la concentración en muy pocas manos –muy precisas y determinadas- y vinculadas a ciertas instancias políticas de nuestro país. Y ahora estamos frente al tema de los exámenes y los requerimientos para obtener las licencias de conducir.

En general, me parece que hay una suerte de discriminación en este ámbito. Considero que se hacen exigencias que no resultan acordes con los marcos constitucionales, esto es, con la igualdad ante la ley y con medir con una vara común a los profesionales de nuestro país.

Entiendo que estamos votando la idea de legislar, por lo que sólo deseo dejar consignados los criterios de orden general, y reservo mis opiniones para entregarlas durante el estudio en particular del proyecto.

Voto a favor.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Votaré a favor, en el bien entendido de que en el segundo informe deben introducirse a la iniciativa modificaciones sustanciales que recojan las observaciones formuladas. Ella no debe convertirse en una ley que entrase y dificulte el trabajo de los conductores y que, incluso, se comience a discutir sobre quién califica su idoneidad, labor que debe realizarse con mucha objetividad.

Por esa razón, me pronuncio favorablemente; sin embargo, debemos preocuparnos de que en el segundo informe se perfeccione la legislación, pues el objetivo del proyecto es modificar lo que antes ya fue aprobado y promulgado. Es decir, no tenemos que causar más dificultades de las que se pretende solucionar.

Reitero mi voto a favor.

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

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Terminada la votación.

--Se aprueba en general el proyecto (35 votos a favor).

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Si le parece a la Sala, se fijaría como plazo para presentar indicaciones el lunes 9 de octubre, a las 12.

Acordado.

Terminado el Orden del Día.

VI. INCIDENTES

PETICIONES DE OFICIOS

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

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Se les dará curso en la forma reglamentaria.

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

Del señor HORVATH:

A la señora Ministra de Educación y al señor Director Nacional de la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, respecto de PONDERACIÓN DE FACTORES DE SELECCIÓN PARA OTORGAMIENTO DE BECA “PRIMERA DAMA DE LA NACIÓN” E INCREMENTO DEL NÚMERO DE SUS BENEFICIARIOS, y a la señora Ministra de Educación, tocante a PATROCINIO DE PROYECTO SOBRE SUBVENCIÓN ESCOLAR “ASIGNACIÓN DE EQUIDAD”.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- No harán uso de su tiempo los Comités Mixto, Demócrata Cristiano y UDI e Independientes.

En el turno del Comité Renovación Nacional e Independiente, tiene la palabra el Honorable señor Cantero.

REFLEXIONES SOBRE DÍA DE LA UNIDAD NACIONAL

El señor CANTERO.- Señor Presidente, deseo intervenir para referirme a algunos pensamientos y reflexiones en cuanto a lo que representa el Día de la Unidad Nacional; a lo que ha sido, también, la conducta y la actitud de diversos protagonistas del quehacer nacional, y al sentido global que debe tener una intención de esta naturaleza.

En el contexto que vive el país, resulta del todo aconsejable intentar construir relaciones de confianza y un ambiente de distensión que evite la polarización, estimule el diálogo y propicie que cada uno entregue sus puntos de vista con altura de miras, a fin de que sea escuchado y considerado con respeto.

Hace algún tiempo, el Presidente de la República, don Ricardo Lagos, manifestó su desinterés en esta materia, señalando que los hechos del pasado son irrelevantes y que se debe aprender de ellos. Citaba como referencia lo ocurrido entre o'higinistas y carreristas. Precisamente, por esa circunstancia, porque van a

cumplirse casi 200 años de profundas divisiones en torno de ese punto, debemos evitar que tales divergencias se concreten también respecto del quiebre institucional de las últimas décadas.

Asimismo, el ex Presidente de la República don Patricio Aylwin expresó que el problema sólo se superaría con la muerte de los protagonistas. A mi juicio, ese planteamiento resulta bastante pesimista, pues desconoce la naturaleza humana; su carácter racional y trascendente; la posibilidad de reflexionar, de reconocer y corregir los errores y de fomentar los aciertos y, lo que es más importante, la capacidad de buscar un entendimiento y un diálogo en la materia.

Incluso más: hace un par de días, monseñor Errázuriz manifestó que tal fecha simplemente representaba un día de descanso, el que debería dedicarse a rezar a Dios para que les vaya bien a los chilenos.

En mi opinión, para superar tal tipo de traumas, se requiere una acción mucho más proactiva. Resulta inoficioso e inconducente dejar al tiempo la solución de este tipo de heridas. Tampoco es adecuado dejar solamente a Dios la tarea de repararlas, como mencionaba Monseñor Errázuriz.

La sociedad chilena, sus líderes, sus protagonistas, los gestores de opinión pública, las autoridades, deben propiciar una conducta, una motivación, que permita efectivamente crear en el país un clima psico-social que apunte al encuentro, al entendimiento y a la fraternidad en las relaciones. A mi entender, resultan francamente inadecuados la actitud pasiva y el pesimismo observados en Chile.

Pienso que la celebración del Día de la Unidad Nacional tiene plena vigencia y validez. Es importante que los protagonistas asumamos una conducta, y que particularmente lo haga el sector político, que en el pasado fue responsable de tanta polarización, de tanta odiosidad y de tanta violencia, que culminó precisamente en el colapso de nuestra nación. Por ello, se hace indispensable aprender de las heridas del pasado y, en consecuencia, generar conductas que permitan corregir ese tipo de situaciones.

He sostenido que el camino está dado por personas de la estatura de Humberto Maturana, por ejemplo, quien expresa que las conductas emotivas, el manejo de las emociones, es lo que genera un entendimiento en el diálogo de las personas.

Me parece que los psiquiatras y los psicólogos sociales tienen bastante más razón que los próceres mencionados, en el sentido de que para superar los traumas se debe recurrir al conocimiento de las causas basales que los originaron.

¿Y para qué se deben conocer? Para identificar las conductas equívocas que provocaron efectivamente dicho quiebre, ruptura o trauma. ¿Y qué duda cabe que tales conductas tienen que ver con la violencia, la intolerancia, la falta de respeto y de fraternidad entre conciudadanos!

Por lo tanto, respecto de esta materia, resulta necesario hacer un llamado a los chilenos y motivarlos en conciencia, para que cada uno aporte a la construcción de un clima psico-social que realmente contribuya al entendimiento.

Lamento que algunos personajes del más alto nivel y protagonismo en estas materias hayan realizado, durante los últimos días, ciertas intervenciones que generaron grandes expectativas, pero que, finalmente, han sido expresiones bastante intrascendentes, poco sólidas y desmotivadoras de este clima y ambiente.

Se ha pretendido que la sociedad chilena supere sola sus traumas. Pero se hace poco para contribuir a que efectivamente se sobreponga a ellos. Espero que en el corto plazo exista un cambio respecto de esta pasividad y avancemos hacia una acción más proactiva, positiva y optimista, en la cual los chilenos nos sintamos capaces de ser protagonistas de crear en nuestro país un nuevo ambiente y un mejor clima, que permitan romper la polarización y buscar la convergencia, el entendimiento, la fraternidad y, sobre todo, la principal motivación del día de ayer, la unidad nacional, a fin de que todos juntos construyamos un país de progreso y desarrollo.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- En lo que resta del tiempo del Comité Renovación Nacional e Independiente, tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

El señor LAGOS.- El Senador señor Bombal me ha pedido una interrupción, a quien se la concedo con mucho gusto, con la venia de la Mesa.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra Su Señoría.

MODIFICACIÓN DE LEY DE TRÁNSITO EN CUANTO A OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

El señor BOMBAL.- En relación con el proyecto que acaba de aprobarse en general, quiero decir que, no obstante que voté a favor, no tuve la oportunidad de intervenir.

Por ello, en esta ocasión, hago más todas las observaciones que se plantearon en la Sala acerca de la naturaleza de la iniciativa y de los inconvenientes

que presenta, en el claro entendido de que -como lo manifestó el señor Presidente- será mejorada en la discusión particular. En tal sentido, entregué mi voto afirmativo.

Deseo dejar expresa constancia de que no me satisface el proyecto en los términos en que se presentó al Congreso Nacional, y de que espero que podamos mejorarlo por la vía de las indicaciones.

PAGO DE INDEMNIZACIONES MILLONARIAS EN CORREOS DE CHILE.

OFICIO

El señor BOMBAL.- En segundo lugar, señor Presidente, en la prensa de hoy día se informa respecto de importantes y abusivas indemnizaciones que, con motivo del cambio de administración, se pagaron en Correos de Chile.

Por lo tanto, con la adhesión del Senador señor Lagos, solicito que se oficie a la señora María Soledad Lascar, gerenta general de esa empresa, a fin de que haga llegar al Senado los antecedentes relacionados con las indemnizaciones pagadas en Correos de Chile a raíz del cambio de su administración.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- La Mesa va a revisar la situación, señor Senador.

El señor BOMBAL.- Sólo se trata de antecedentes, señor Presidente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Es que no podemos caer en actos de fiscalización.

El señor BOMBAL.- Señor Presidente, de acuerdo con el artículo 9º de la Ley Orgánica del Congreso Nacional, los Senadores podemos pedirlos en casos como éste. Se trata nada más que de antecedentes relacionados con las indemnizaciones. Lo que se vaya a hacer con ellos...

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Le gusta rozar el tema a Su Señoría.

El señor BOMBAL.- Señor Presidente, es una permanente polémica la que mantenemos los dos sobre la materia.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Efectivamente: tenemos una polémica.

El señor BOMBAL.- La Ley Orgánica del Congreso nos permite solicitar antecedentes.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Prefiero que Su Señoría interviniera en forma concreta sobre el tema, y la Mesa se encargaría de transmitir sus inquietudes a ese organismo, a fin de que nos haga llegar su respuesta.

El señor BOMBAL.- Conforme, señor Presidente.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Estimo que sería una manera de soslayar lo atinente a la fiscalización, que a mí me preocupa.

El señor BOMBAL.- Perfecto, señor Presidente. Acepto su proposición, pero considero que al no hacerlo estamos cercenando facultades de que disponemos según la Ley Orgánica del Parlamento. Yo entiendo su criterio; lo hemos conversado.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Sería conveniente someter la cuestión a la consideración de la Comisión de Constitución.

El señor BOMBAL.- Iba precisamente a formular la misma sugerencia, pero insisto en que no podemos renunciar a la facultad de pedir antecedentes.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Quiero ser bien franco en el sentido de que tengo que fijar los marcos precisos entre la Constitución y la ley, para no incurrir en ninguna infracción en un sentido o en otro. Creo conveniente que la Comisión de Constitución dirima esta especie de zona gris que hay al respecto. De todas maneras, vamos a transmitir a Correos de Chile las inquietudes del señor Senador, para que nos proporcione detalles sobre la veracidad de la información que se ha dado.

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

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- Tiene la palabra el Honorable señor Lagos.

CESANTÍA EN PRIMERA REGIÓN. OFICIOS

El señor LAGOS.- Señor Presidente, quiero hacer presente un serio problema que afecta a la Primera Región a la cual represento en el Senado.

En el trimestre móvil, es decir, mayo-julio de este año, el índice de cesantía alcanzó a 9,75 por ciento en Tarapacá. De esa cifra, 9,39 por ciento representa a los cesantes de Arica, y 10,1 por ciento a los de Iquique, de acuerdo con los resultados del Instituto Nacional de Estadísticas, con los cuales discrepo profundamente, ya que la cesantía en la Primera Región sobrepasa el 15 por ciento.

Tales cifras, especialmente en Iquique, constituyen un récord histórico, ya que la espiral del desempleo ha ido en aumento en forma progresiva. Superamos en esa región los 15 mil cesantes, de acuerdo con las estadísticas oficiales, aunque sabemos que ese número es mucho mayor. De hecho, en los sectores periféricos, de diez jefes de familia, solamente ocho de ellos tienen trabajos esporádicos, y el resto no sabe qué hacer o en qué desempeñarse para enfrentar este grave problema. Estas cifras nos llenan de dolor y nos hablan de la verdadera tragedia que están

enfrentando decenas de personas, quienes ven limitadas sus posibilidades de trabajo, de subsistencia y, en definitiva, de vida.

En la Región de Tarapacá la situación más inverosímil e irregular se da con la alta presencia de extranjeros que se encuentran laborando principalmente en áreas como la construcción, comercio y asesoría del hogar. Peruanos, bolivianos, y ahora también ecuatorianos, están ocupando una importante cantidad de puestos de trabajo en Arica, Parinacota e Iquique, estimándose que la cifra de ilegales en la región es de unos veinte mil (sólo peruanos y bolivianos), fuera de aquellos que ya tienen residencia permanente, los cuales se desglosan en 4.350 peruanos y 7.400 bolivianos en todo Tarapacá. Los extranjeros ilegales son empleados en las áreas que antes he enunciado, con sueldos de menos de la mitad de los que se paga a los chilenos, además de que no tienen contratos y no se les dan todos los beneficios establecidos por la ley para esos efectos.

Para graficar este hecho puede mencionarse que la Gobernación Provincial de Iquique, en los primeros seis meses de 2000, ha entregado 209 visas temporales; 128 visas sujetas a confirmación, y 175 trámites de ampliación de nacionalidad. Además de los extranjeros que se han detectado en situación irregular, se ha multado a 175; se ha amonestado a 73 y se ha expulsado a 195.

Los extranjeros que se encuentran en forma ilegal en la región, han llegado en búsqueda de empleos, pero su arribo a Tarapacá ha sido superior a todas las expectativas y ha sobrepasado todos los límites establecidos. Incluso algunos empresarios de la zona, cuando son fiscalizados por las autoridades de Extranjería, esconden a estos indocumentados, en una actitud sin precedentes.

Los trabajadores chilenos observan cómo cada vez más se les van cerrando las puertas y se limitan sus posibilidades de trabajo, mientras extranjeros ilegales van ocupando sus puestos y se les otorgan toda clase de facilidades. Son albergados y alimentados en iglesias, en tanto obtienen visas migratorias, mientras miles de familias de chilenos están muriendo de hambre en la Primera Región de Tarapacá, especialmente en Alto Hospicio, El Boro, La Negra, etcétera.

Ésta es una situación que definitivamente no se puede aceptar. Miles de connacionales son discriminados y se privilegia a peruanos, bolivianos y ecuatorianos en las contrataciones, pues representan mano de obra mucho más barata. No puede ser que por unos pesos más o menos los propios chilenos sean descartados de puestos de trabajo para ocupar esa mano de obra extranjera y que, a la vez, personas en situación ilegal estén tomando esas plazas, a vista y paciencia de

las autoridades. Fuera de ello, deben enunciarse los conflictos que la presencia de este significativo número de personas acarrea en otros ámbitos, como el educacional, sanitario, vivienda, aparejado de una verdadera “invasión de poblados del interior, especialmente Pica, Matilla y la Quebrada de Tarapacá, donde más de 50 por ciento de los residentes en esos sectores son extranjeros.

Nadie puede desconocer el legítimo derecho de esas personas a recurrir a nuestra nación en búsqueda de mejores oportunidades de vida, frente a la crisis que enfrentan en sus países, pero lamentablemente Chile y en especial la Primera Región de Tarapacá, están viviendo y experimentando su propia crisis, con más de 15 mil personas que en esta última están buscando una oportunidad de empleo. Por lo tanto, los empresarios deberían tener mayor consideración con los trabajadores chilenos.

Han decaído porcentualmente las ventas en la Zona Franca, también las transacciones del comercio han disminuido en más de 32 por ciento. El turismo decreció en 47 por ciento en 1999, y ahora han terminado sus operaciones industrias y empresas mineras, generando una aguda crisis. Asimismo, debe sumarse el gran aumento de enfermedades como el SIDA, broncopulmonares y sociales, que son el producto, entre otras razones, de esta gran cantidad de extranjeros que están en nuestra región.

Por dichos antecedentes, pido oficiar, en mi nombre, a Su Excelencia el Presidente de la República, don Ricardo Lagos; al señor Ministro del Interior, don José Manuel Insulza, y al Intendente Regional de Tarapacá, don Jorge Tapia, solicitando que se adopten medidas urgentes y se apliquen controles exhaustivos, a fin de detectar el ingreso de ilegales por las fronteras de nuestro país, donde incluso también ingresa droga. Junto con ello, solicito que las fiscalizaciones que se practican por parte de funcionarios de Extranjería sean más minuciosas, con el objeto de multar, amonestar o expulsar, cuando corresponda, a estas personas y que, además, las máximas autoridades del país y de la Policía de Investigaciones analicen la factibilidad de dotar de más funcionarios a nuestra región para aumentar las funciones de fiscalización en el ámbito antes señalado.

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

AUMENTO TRIBUTARIO A ZONA FRANCA POR VENTA DE CARNE A MAYORISTAS. OFICIO

El señor LAGOS.- Señor Presidente, deseo abordar otro problema relacionado con la zona que represento.

Con fecha 28 de julio del año en curso, el Servicio de Impuestos Internos puso en marcha la Resolución Exenta N° 3.772, publicada en el Diario Oficial el 1 de agosto de este año, en la que se obliga al vendedor a gravar con un cinco por ciento de impuesto el precio de la carne cuando se vende a mayoristas, fijando esta obligación para las ventas que se efectúan desde la Zona Franca a la Zona Franca de Extensión.

Hoy la Asociación de Usuarios de la Zona Franca de Iquique ha interpuesto un recurso de protección en la Corte de Apelaciones de la capital de la Primera Región, ya que a juicio de los empresarios, la medida lesiona y vulnera las normas permanentes e inmutables que amparan a la zona franca.

Justamente en ese ámbito, la ley de Zonas Francas establece, en el artículo 23, que las sociedades administradoras y los usuarios que se instalen dentro de las zonas francas están exentos de los impuestos a las ventas y servicios del decreto ley N° 825, de 1974, por las operaciones que realicen dentro de dichos recintos y zonas. Fuera de ello, en el artículo 24 de la misma ley, se señala que mientras las mercancías permanezcan en las zonas francas se considerarán como si estuviesen en el extranjero y, en consecuencia, no estarán afectas al pago de los derechos, impuestos, tasas y demás gravámenes que se perciban por intermedio de las aduanas, incluso la tasa de despacho.

Los directivos de la Asociación de Usuarios ZOFRI me han manifestado su inquietud respecto a esta materia, ya que fuera de la seria crisis que está enfrentando el sistema franco por las bajas en las ventas y los cierres de mercados, esta disposición viene a lesionar severamente a numerosas empresas que operan en la zona franca y que son generadoras de un importante número de puestos de trabajo en la Región a la cual represento. Pero uno de los mayores temores de la entidad gremial es que si esta medida no se suspende, puede ser el indicio más serio de que el paso que viene será la aplicación de esta retención o anticipo de IVA a todo tipo de ventas a comerciantes desde la ZOFRI. En resumidas cuentas, la retención de este 5 por ciento de impuesto podría implicar en el corto plazo que muchas empresas que venden carne a mayoristas se retiren del mercado al constatar

que las reglas del juego se están cambiando. Otra de las fuertes argumentaciones para rebatir esta disposición por parte de los usuarios, es que el Servicio de Impuestos Internos los ha considerado sujeto pasivo de IVA.

Sobre la base de estos antecedentes, solicito que se oficie en mi nombre al Ministro de Hacienda, señor Eyzaguirre, a fin de que la Cartera a su cargo reestudie la medida de gravar con IVA la carne que se vende por vía zona franca o que la aplicación de esta norma sea suspendida, tomando en cuenta la seria crisis que está enfrentando la palanca de desarrollo más importante de la Primera Región y que una medida de esta envergadura desincentivará al empresariado, con el peligro inminente de que cierren las puertas de sus industrias, dejando tras ellos decenas de personas cesantes.

He dicho.

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

El señor HORVATH.- Pido la palabra.

El señor ZALDÍVAR, don Andrés (Presidente).- No tengo inconveniente en dar la palabra al señor Senador. Pero debo cumplir con un compromiso y ausentarme de la Sala en estos momentos.

Ahora, si el Honorable señor Cantero me puede reemplazar en la Testera, Su Señoría podría intervenir en el tiempo del Comité Institucionales 1.

--Pasa a presidir la sesión, en calidad de Presidente accidental, el Senador señor Cantero.

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

BECAS PRIMERA DAMA DE LA NACIÓN. OFICIOS

El señor HORVATH.- Señor Presidente, quiero referirme a las becas de estudio establecidas por ley, en particular a la que beneficia a alumnos provenientes de la Región de Aisén, de la provincia de Isla de Pascua y de la comuna de Juan Fernández, la cual recientemente fue ampliada en su ámbito de acción y beneficios incorporando a la Región de Magallanes y la provincia de Palena, de la Región de Los Lagos.

Se trata de una ley que concede una beca bajo la denominación de “Becas Primera Dama de la Nación”, y se otorga considerando tres criterios:

promedio de notas, informe socioeconómico y condición de becario estudiando, a fin de asegurar el término de los estudios.

Al respecto, me interesa conocer cómo se generan las ponderaciones y la influencia de los distintos factores mencionados en el otorgamiento de las becas, el procedimiento para evaluarlos y la cantidad de personas que han quedado con la beca y cuántas, de acuerdo con la aplicación de estos criterios, no la han obtenido.

Importa saber lo anterior, para estudiar la posibilidad de corregir la normativa legal o revisar criterios de postulación al beneficio y, de ese modo, asegurar la debida transparencia del proceso y el cumplimiento a cabalidad los objetivos de la ley.

Respecto a la misma materia, indistintamente a la aplicación de los criterios, se sabe que hay un número significativo de alumnos que no alcanzan a obtener la beca, lo que genera una situación de bastante inequidad entre las regiones, provincias y comunas indicadas y el resto de las regiones del país, que sí cuentan con centros de estudios, mejores condiciones de acceso de todo tipo y servicios para desarrollar sus estudios, posibilidades a las que no pueden acceder los alumnos en esos lugares.

Para estos efectos, por las dos razones que señalé, solicito que se oficie en mi nombre a la señora Ministra de Educación y al señor Director Nacional de la Junta Nacional de Auxilio Escolar y Becas, a fin de que haga llegar la información requerida; y, también, por intermedio de estas autoridades pido que se gestione, ante el Ministerio de Hacienda, para el proyecto de la Ley de Presupuestos de 2001, el aumento del número de becas, de modo que no queden personas que cumplen los requisitos del caso, pero no obtienen el beneficio que establece la ley.

He dicho.

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

El señor CANTERO (Presidente accidental).- Habiéndose cumplido su objeto, se levanta la sesión.

--Se levantó a las 19:6.

Manuel Ocaña Vergara,
Jefe de la Redacción

ANEXOS

DOCUMENTOS

1

PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE
CONCEDE, POR ESPECIAL GRACIA, LA NACIONALIDAD CHILENA AL
SACERDOTE FRANCÉS PIERRE ALBERT LUIS DESVIGNES
(1902-17)

Con motivo de la Moción, Informe y demás antecedentes que tengo a honra pasar a manos de V.E., la Cámara de Diputados ha tenido a bien prestar su aprobación al siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo único.- Concédese la nacionalidad chilena, por especial gracia, al sacerdote Pierre Albert Luis Dubois Desvignes."

Dios guarde a V.E.

(FDO.): ROBERTO LEÓN RAMIREZ, Presidente en ejercicio de la Cámara de Diputados.-
ADRIAN ÁLVAREZ ÁLVAREZ, Prosecretario Acc. de la Cámara de Diputados

ANEXO A INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y
TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA
LEY DE TRÁNSITO, EN LO RELATIVO A LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE
CONducIR (SE AGREGA UN N° 4 NUEVO)
(2504-15)

La Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, en sesión celebrada el día de hoy, acordó por la unanimidad de sus miembros presentes, HH. Senadores señores Fernando Cordero, Sergio Fernández, Julio Lagos y Jorge Pizarro, solicitar la inclusión en el proyecto de ley que modifica la ley N° 18.290, de Tránsito, en lo relativo a la obtención de las licencias de conducir, (Boletín 2.504-15) de el siguiente número 4, nuevo, pasando sus números 4, 5 y 6, a ser 5, 6 y 7, respectivamente.

"N° 4.- Agrégase, como inciso final del artículo 13, de la ley N° 18.290 modificada por la ley N° 19.495, el siguiente inciso:

"El requisito especial de ser egresado de enseñanza básica, exigido para obtener las licencias profesionales, Clase A; y no profesionales, Clase B y C, se entenderá cumplido por el examen de equivalencia de estudios para fines laborales establecido en el Título VI del Decreto N° 62, de 1983, del Ministerio de Educación Pública."."

Dios guarde a V.E.

(FDO.): Julio Lagos Cosgrove, Presidente.- Ana María Jaramillo Fuenzalida, Abogado Secretario de la Comisión

**INFORME DE LA COMISIÓN DE EDUCACIÓN, CULTURA, CIENCIA Y
TECNOLOGÍA RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY INICIADO EN MOCIÓN
DEL HONORABLE SENADOR SEÑOR NÚÑEZ, QUE AUTORIZA LA
CONSTRUCCIÓN DE UN MONUMENTO EN LA CIUDAD DE COPIAPÓ, EN
MEMORIA DEL EX PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DON SALVADOR
ALLENDE GOSENS
(2549-04)**

Honorable Senado:

Vuestra Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología tiene el honor de presentaros su informe relativo al proyecto de ley individualizado en el rubro, en primer trámite constitucional, iniciado en Moción del H. Senador señor Ricardo Núñez Muñoz.

ANTECEDENTES

El ex Presidente de la República, don Salvador Allende Gossens nace el 26 de junio de 1908, en Valparaíso. Su infancia transcurre en Tacna, ciudad que en esa época se hallaba bajo jurisdicción chilena.

En 1918 la familia Allende se traslada a Iquique, y más tarde, ese mismo año, a Valdivia, cuando su padre es nombrado abogado de la Defensa Fiscal de esta última ciudad. En 1922, la familia regresa a Valparaíso.

Realiza sus estudios secundarios en el Instituto Nacional de Santiago, del cual egresa a los dieciséis años con notas sobresalientes. Al cumplir diecisiete, Salvador Allende solicita su ingreso al Regimiento Coraceros de Viña del Mar, ejecutando su Servicio Militar en forma voluntaria, con la primera antigüedad y la mejor calificación como jinete.

En 1926 ingresa a la Escuela de Medicina de la Universidad de Chile. En ella, y siendo estudiante, se desempeña como profesor de la Escuela Nocturna de Obreros, organizada por la Federación de Estudiantes; Presidente del

Centro de Estudiantes de Medicina; Vicepresidente de la Federación de Estudiantes; Delegado ante el Consejo Universitario, y ayudante de Cátedra en Anatomía Patológica, entre otras actividades. Su período de internado lo lleva a cabo en la Posta de la Asistencia Pública de Santiago. A fines de 1932 recibe el título de Médico Cirujano, con la tesis “Higiene Mental y Delincuencia”.

El 19 de abril de 1933 participa en la fundación del Partido Socialista, en el que ocupará sucesivamente los cargos de Jefe de Núcleo, Secretario de Estudios Sociales en la Seccional de Valparaíso y Secretario Provincial de Aconcagua.

En 1935 es redactor del Boletín Médico de Chile, dirigente de la Asociación Médica y organizador de la Revista de Medicina Social de Valparaíso. En colaboración con el doctor José Vizcarra elabora el documento “Estructuración de la Salubridad Nacional”, que constituirá, posteriormente, el germen del actual Servicio Nacional de Salud.

En 1937, representando al Partido Socialista, es elegido Diputado por Quillota y Valparaíso, con el apoyo del Frente Popular, integrado por los Partidos Radical, Comunista, Socialista, Democrático y Radical Socialista, más la Confederación de Trabajadores de Chile.

El 28 de septiembre de 1939 asume como Ministro de Salud, durante el Gobierno del Presidente Aguirre Cerda, renunciando a su banca de Diputado. En 1941 viaja a Estados Unidos para asistir a la reunión anual de la Asociación Americana de Salud Pública, impulsando la creación del Departamento de Cooperación Iberoamericana.

En 1940 obtiene el premio Van Buren por la publicación de su obra “La Realidad Médico Social Chilena”.

Después de la muerte del ex Presidente de la República don Pedro Aguirre Cerda, en noviembre de 1941, pasa a ocupar la Vicepresidencia de la, entonces, Caja del Seguro Obrero.

Disuelto el Frente Popular, Allende renuncia al Ministerio en 1942 al ser elegido Secretario General del Partido Socialista.

En 1945 es elegido Senador por Valdivia, Chiloé, Llanquihue, Aysén y Magallanes. Más tarde, en 1949, es elegido Presidente del Colegio Médico de Chile, cargo que ocupa hasta 1963.

En 1952 es nominado candidato a la Presidencia de la República por el Partido Socialista. Ese mismo año presenta al parlamento un proyecto de ley de nacionalización del Cobre y, luego, en 1953, tras haber sido elegido Senador por Tarapacá y Antofagasta, uno sobre creación de la Corporación de Ventas del Cobre.

En 1961 es elegido Senador por Aconcagua y Valparaíso.

Para las elecciones de 1958 y 1964 el Frente de Acción Popular, integrado por los Partidos Comunista, Socialista Popular, Socialista de Chile, Democrático del Pueblo, Democrático de Chile, Democrático Nacional y el Frente Nacional del Pueblo, levantó su candidatura presidencial.

En 1966, con los votos de los partidos del Frente de Acción Popular y del Partido Radical, es elegido Presidente del Senado. En tal carácter, Salvador Allende lleva a cabo una labor de integración de las instituciones democráticas en América Latina.

El 2 de mayo de 1969 es elegido Senador por Chiloé, Aysén y Magallanes.

En 1970 los partidos que componen la Unidad Popular, esto es, los Partidos Radical, Comunista, Socialista, Social Demócrata, la Acción Popular Intependiente y el Movimiento de Acción Popular Unitaria (agrupaciones a las que más tarde se agregaron la Izquierda Cristiana y el Partido de Izquierda Radical), lo nominan nuevamente candidato a la Presidencia de la República.

En dichas elecciones obtiene la primera mayoría relativa, por lo que debe ser ratificado por el Congreso Pleno, en conformidad con la Constitución Política de 1925, el 24 de octubre de 1970. Tras haber sido proclamado Presidente Electo, asume el mando supremo de la Nación el 3 de noviembre de 1970, cargo que desempeña hasta el día de su fallecimiento, el 11 de septiembre de 1973.

El proyecto en informe busca rendir homenaje público al ex Presidente de la República don Salvador Allende Gossens, mediante la autorización para erigir un monumento al efecto, propósito que materializa en siete artículos, que a continuación se describen sucintamente.

El artículo 1° autoriza erigir el monumento en cuestión, en la ciudad de Copiapó.

El artículo 2° señala la forma de financiamiento de la obra, y la manera de determinar las fechas en que se realizarán las colectas con este fin.

El artículo 3° crea un fondo para recibir las erogaciones, donaciones y demás aportes.

El artículo 4° crea una Comisión especial encargada de ejecutar los objetivos de la ley; precisa su integración, y señala el quórum para sesionar y adoptar acuerdos.

El artículo 5° establece las funciones de la comisión especial.

El artículo 6° determina el plazo de ejecución de la obra, y el destino que se dará a los recursos obtenidos a su vencimiento si no se ejecuta.

El artículo 7° se refiere a los excedentes que resultaren de las erogaciones recibidas, al cabo de la construcción del monumento.

DISCUSIÓN DEL PROYECTO

Durante el análisis de la iniciativa la Comisión tuvo presente que su articulado guarda en general armonía con el formato aprobado con anterioridad para esta clase de proyectos, razón por la cual manifestó su opinión unánime en orden a acogerla, con algunos ajustes menores de carácter formal.

Cabe consignar, en todo caso, que la Comisión reiteró un planeamiento que ya formulara con motivo de otros proyectos de esta naturaleza, en el sentido de ser partidaria de que esta clase de homenajes públicos sean decididos por las propias comunas, en conformidad con las atribuciones que competen a los municipios según su ley orgánica.

En mérito de lo precedentemente expuesto, vuestra Comisión, por la unanimidad de sus miembros, HH. Senadores señores Díez, Larraín, Muñoz Barra, Ruiz-Esquide y Vega, acordó dar su aprobación a la iniciativa.

TEXTO DEL PROYECTO

En consecuencia, vuestra Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología os propone que aprobéis el siguiente

PROYECTO DE LEY:

"Artículo 1º.- Autorízase erigir un monumento, en la ciudad de Copiapó, en memoria del ex Presidente de la República don Salvador Allende Gossens.

Artículo 2º.- La obra se financiará mediante erogaciones populares, obtenidas por medio de colectas públicas, donaciones y otros aportes privados. Las colectas se efectuarán en las fechas que determine la comisión especial que establece el artículo 4º, en coordinación con el Ministerio del Interior.

Artículo 3º.- Créase un fondo destinado a recibir las erogaciones, donaciones y demás aportes señalados en el artículo precedente.

Artículo 4º.- Créase una comisión especial, integrada por ocho miembros ad honorem, encargada de ejecutar los objetivos de esta ley, la que estará constituida por:

a) Dos Senadores y dos Diputados, elegidos por sus respectivas Cámaras;

b) Un representante de la Fundación "Salvador Allende Gossens";

c) Un representante de los sindicatos de trabajadores de la División El Salvador de Codelco-Chile;

d) Un representante del Intendente Regional de la Región de Atacama,
y

e) Un representante de la I. Municipalidad de Copiapó.

El quórum para sesionar y adoptar acuerdos será el de la mayoría de sus miembros.

Artículo 5º.- La comisión especial tendrá las siguientes funciones:

a) Determinar la fecha y forma en que se efectuarán las colectas públicas contempladas en el artículo 2º, como también realizar las gestiones pertinentes destinadas a que éstas se efectúen;

b) Determinar el sitio en que se ubicará el monumento, en coordinación con la I. Municipalidad de Copiapó y con el Consejo de Monumentos Nacionales, y disponer y supervigilar su construcción, previo cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18 de la ley N° 17.288, sobre Monumentos Nacionales;

c) Llamar a concurso público de proyectos para el diseño y ejecución de la obra, fijar sus bases y resolverlo;

d) Administrar el fondo creado por el artículo 3º, y

e) Abrir una cuenta corriente especial para gestionar el referido fondo.

Artículo 6º.- El monumento deberá erigirse en el plazo de cinco años, contado desde la fecha de publicación de la presente ley. Si vencido dicho plazo no se hubiere ejecutado la obra, los recursos obtenidos hasta esa fecha por concepto de erogaciones se destinarán a los objetivos que la comisión especial determine.

Artículo 7º.- Si al concluir la construcción del monumento resultaren excedentes de las erogaciones recibidas, éstos serán destinados al fin que la comisión especial determine.".

Acordado en sesión celebrada el día 30 de agosto de 2000, con asistencia de los HH. Senadores señores Roberto Muñoz Barra (Presidente), Sergio Díez Urzúa, Hernán Larraín Fernández, Mariano Ruiz-Esquide Jara y Ramón Vega Hidalgo.

Sala de la Comisión, a 30 de agosto de 2000.

(FDO.): Magdalena Palumbo Ossa
Secretario Accidental