

REPÚBLICA DE CHILE



DIARIO DE SESIONES DEL SENADO

PUBLICACIÓN OFICIAL

LEGISLATURA 351^a, ORDINARIA

Sesión 1^a, en martes 8 de junio de 2004

(De 16:20 a 18:46)

PRESIDENCIA DEL SEÑOR HERNÁN LARRAÍN FERNÁNDEZ, PRESIDENTE

SECRETARIO, EL SEÑOR CARLOS HOFFMANN CONTRERAS, TITULAR

ÍNDICE

Versión Taquigráfica

	<u>Pág.</u>
I. ASISTENCIA.....	
II. APERTURA DE LA SESIÓN.....	
III. CUENTA.....	

IV. DÍAS Y HORAS DE SESIONES ORDINARIAS.....**V. APROBACIÓN DE TABLA ORDINARIA.....****VI. COMPOSICIÓN DE LOS COMITÉS.....**

Acuerdos de Comités.....

Recibimiento a Presidente del Congreso de Perú.....

VII. ORDEN DEL DÍA:

Proyecto de ley, en trámite de Comisión Mixta, que modifica Régimen de Jornada Escolar Completa Diurna (2853-04) (se rechaza su informe por falta de quórum).....

Proyecto de ley, en trámite de Comisión Mixta, que modifica la Ley Orgánica Constitucional con el objeto de precisar o corregir normas sobre proceso electoral (3417-06) (se aplaza su votación).....

Proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.525, que regula sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias (3264-09) (se posterga su votación).....

*Anexos***DOCUMENTOS**

- 1.- Proyecto de ley, en trámite de Comisión Mixta, que crea la comuna de Alto Biobío (3342-06).....
- 2.- Nuevo primer informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones recaído en el proyecto que modifica la ley N° 18.290, en materia de tránsito terrestre (999-15).....

- 3.- Informe de la Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el Conocimiento sobre la labor efectuada y las conclusiones alcanzadas por la Comisión (S 742-12).....
- 4.- Moción del señor Orpis, con la que inicia un proyecto que modifica la ley N° 18.838, sobre Consejo Nacional de Televisión, con el objeto de prohibir empleo de Sistemas de Medición de Audiencia en Línea (3543-15).....
- 5.- Moción de los señores Espina, Horvath, Romero y Viera-Gallo, con la cual inician un proyecto de reforma constitucional que modifica los artículos 15 y 18 de la Carta Fundamental, a fin de consagrar el sufragio como un derecho ciudadano y su inscripción automática en los Registros Electorales (3544-07).....
- 6.- Moción del señor Horvath, con la cual inicia un proyecto de ley que autoriza la construcción de un monumento, archivo y museo en memoria del geógrafo Juan Steffen Hoffmann (3545-04).....

VERSIÓN TAQUIGRÁFICA

I. ASISTENCIA

Asistieron los señores:

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

Concurrieron, además, los señores **Ministros del Interior, Secretario General de la Presidencia y de Educación.**

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

II. APERTURA DE LA SESIÓN

--Se abrió la sesión a las 16:20, en presencia de 26 señores Senadores.

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

III. CUENTA

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

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

Mensajes

Veintiséis de Su Excelencia el Presidente de la República:

Con los siete primeros hace presente la urgencia, en el carácter de "suma", respecto de los siguientes proyectos:

1.- El que introduce modificaciones a la ley N° 19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, en lo relativo a la estructura y funciones de los gobiernos regionales (Boletín N° 3.203-06);

2.- El que modifica la ley N° 17.235, sobre Impuesto Territorial; el decreto ley N° 3.063, sobre Rentas Municipales; la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de

Municipalidades y faculta a las municipalidades para otorgar condonaciones que indica (Boletín N° 2.892-06);

3.- El que establece el Régimen de Garantías en Salud (Plan AUGE) (Boletín N° 2.947-11);

4.- El que crea la comuna de Alto Biobío, en la Región del Biobío (Boletín N° 3.342-06);

5.- El que modifica la ley N° 19.844, sobre transparencia, límite y control del gasto electoral, estableciendo sanciones y el procedimiento para su aplicación (Boletín N° 3.519-06);

6.- El que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, con el objeto de precisar o corregir normas sobre el proceso electoral municipal (Boletín N° 3.417-06);

7. El que modifica el Régimen de Jornada Escolar Completa Diurna y otros cuerpos legales (Boletín N° 2.853-04);

Con los diecinueve siguientes, hace presente la urgencia, en el carácter de "simple", respecto de los siguientes proyectos:

1.- El que dispone la eliminación de ciertas anotaciones prontuariales (Boletín N° 3.392-17);

2.- El que establece incentivos para la entrega de información en los delitos vinculados a los detenidos desaparecidos y ejecutados políticos (Boletín N° 3.391-17);

3.- El que modifica la ley N° 19.123, Ley de Reparación, y establece otros beneficios a favor de las personas que indica (Boletín N° 3.393-17);

4.- El que modifica la ley N° 18.175, en materia de fortalecimiento de la transparencia en la administración privada de las quiebras, fortalecimiento de la labor de los síndicos y de la Superintendencia de Quiebras (Boletín N° 3.180-03);

5.- El que modifica el Código Penal en materia de uso y porte de armas (Boletín N° 3.389-07);

6.- El que crea los tribunales de familia (Boletín N° 2.118-18);

7.- El que modifica el Código de Aguas (Boletín N° 876-09);

8.- El que modifica la ley N° 19.525, que regula sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias (Boletín N° 3.264-09);

9.- El que modifica el Código Penal y el Código de Justicia Militar en materia de desacato (Boletín N° 3.048-07);

10.- El que introduce modificaciones en la ley N° 19.712, del Deporte (Boletín N° 3.329-04);

11.- El que racionaliza el uso de la franquicia tributaria de capacitación (Boletín N° 3.396-13);

12.- El que introduce diversas modificaciones a la ley N° 18.290, en materia de tránsito terrestre (Boletín N° 999-15);

13.- El que modifica la ley N° 17.798, sobre control de armas, estableciendo mayores exigencias para inscribir un arma, prohibiendo el porte de las mismas (Boletín N° 2.219-02);

14.- El relativo al acoso sexual (Boletín N° 1.419-07);

15.- El que modifica la ley N° 19.039, sobre privilegios industriales y protección de los derechos de propiedad industrial (Boletín N° 2.416-03);

16.- El que regula la transferencia y otorga mérito ejecutivo a copia de la factura (Boletín N° 3.245-03);

17.- El que establece un sistema nacional de aseguramiento de la calidad de la educación superior (Boletín N° 3.224-04);

18.- El que sustituye la ley N° 19.366, que sanciona el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas (Boletín N° 2.439-20), y

19.- El relativo al Sistema de Inteligencia del Estado y que crea la Agencia Nacional de Inteligencia (Boletín N° 2.811-02).

--Se tienen presentes las urgencias y se manda agregar los documentos a sus respectivos antecedentes.

Oficios

De Su Excelencia el Presidente de la República, mediante el cual comunica su ausencia del territorio nacional en las fechas que a continuación se indican, con el propósito que en cada caso se señala:

--El 24 de mayo del año en curso, en vuelo hacia el continente europeo.

--Los días 25 y 26 de mayo, ambos inclusive, visita de trabajo en las ciudades de Madrid y Barcelona, España.

--Los días 27, 28 y 29 de mayo, para asistir a la Cumbre América Latina, El Caribe y Unión Europea, a realizarse en la ciudad de Guadalajara, en los Estados Unidos Mexicanos.

--Los días 29 y 31 de mayo, ambos inclusive, visita de Estado en la ciudad de Guatemala, República de Guatemala.

--El 31 de mayo, para asistir a la ceremonia de transmisión del mando en la ciudad de San Salvador, República de El Salvador.

--El 1 de junio del año en curso, en vuelo hacia el territorio nacional, arribando el 2 de junio en la mañana.

Asimismo, señala que durante su ausencia será subrogado, con el título de Vicepresidente de la República, por el Ministro del Interior titular, don José Miguel Insulza Salinas.

--Se toma conocimiento.

De la Honorable Cámara de Diputados, mediante el cual informa que ha tomado conocimiento del rechazo, por parte del Senado, al proyecto de ley que crea la comuna de Alto Biobío, en la Región del Biobío (Boletín N° 3.342-06).

(Véase en los Anexos documento 1)

Asimismo, comunica la nómina de los Honorables señores Diputados que integrarán la Comisión Mixta a que se refiere el artículo 67 de la Carta Fundamental.

-- Se toma conocimiento y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Tres de la Excelentísima Corte Suprema:

Con el primero transcribe la resolución dictada por el Tribunal Pleno de dicha Corte en virtud de la cual deja sin efecto la designación de don Beltrán Urenda Zegers como integrante del Tribunal Calificador de Elecciones; y, con el segundo, informa que ha elegido en su reemplazo a don Mario Acuña Cisternas, en su condición de ex Primer Vicepresidente de la Cámara de Diputados.

--Se toma conocimiento y se manda archivar los documentos.

Con el último sugiere que se invite, excepcionalmente, a la Corporación Administrativa del Poder Judicial para que dé a conocer su parecer acerca del proyecto de ley que crea los Tribunales de Familia (Boletín N° 2.118-18), que se tramita en la Comisión de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

--Se toma conocimiento y se manda agregar el documento a sus antecedentes.

Dos del señor Contralor General de la República:

Con el primero expresa la opinión del Organismo Fiscalizador con relación al proyecto de ley que establece facultades en materias financieras para las universidades estatales (Boletín N° 3.502-04), y con el otro, responde un oficio enviado en nombre del Honorable señor Naranjo, atinente a la construcción del Hospital Militar de La Reina.

Del Excelentísimo Tribunal Constitucional, con el que transcribe la resolución dictada en los autos Rol N° 410, relativos al requerimiento de inconstitucionalidad formulado en contra de ciertos artículos contenidos en el proyecto de ley que modifica el Régimen de Jornada Escolar Completa Diurna y otros cuerpos legales (Boletín N° 2.853-04).

Del señor Ministro del Interior, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, sobre la respuesta dada al Comité Renovación Nacional ante las expresiones vertidas por el ciudadano norteamericano señor Douglas Tompkins.

De la señora Ministra de Defensa Nacional, mediante el cual da respuesta a un oficio remitido en nombre del Honorable señor Naranjo, relativo a las normas o reglamentos que regulan los procedimientos para que un particular pueda visitar un recinto o unidad militar, y sobre la visita que hizo el Alcalde de Santiago a las tropas del Ejército de Chile que se encuentran en Haití.

Del señor Ministro Secretario General de la Presidencia, con el que responde un oficio de la Corporación que comunicó el proyecto de acuerdo que propone a Su Excelencia el Presidente de la República que la promulgación de las leyes originadas en una moción se efectúe en la Sede del Congreso Nacional (Boletín N° S 734-12).

Del señor Ministro de Educación, a través del cual contesta un oficio enviado en nombre del Honorable señor

Chadwick, referido al eventual cierre de las escuelas rurales Marinara y Talcahue, de la comuna de San Fernando.

Tres del señor Ministro de Obras Públicas:

Con el primero da respuesta a un oficio remitido en nombre del Honorable señor Naranjo, relativo al proceso de construcción del Hospital Militar de La Reina.

Con el segundo responde un oficio enviado en nombre del Honorable señor Horvath, referido a la normativa que fija las tarifas de peaje en las distintas carreteras del país, particularmente en lo relativo al monto cobrado a vehículos de mil setecientos cincuenta kilos.

Con el tercero contesta un oficio remitido en nombre del Senador señor Stange, relacionado con las necesidades y los problemas que enfrentan los habitantes de la provincia de Palena, Décima Región.

Del señor Ministro de Agricultura, a través del cual da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Naranjo, concerniente al presupuesto nacional del Instituto Nacional de Desarrollo Agropecuario entre 1989 y 2004, y al número de campesinos que dicho organismo atendió en el período señalado.

Del señor Director de Presupuestos, con el que responde un oficio remitido en nombre del Honorable señor Fernández, tocante a la situación que afecta al personal de la Defensoría Penal Pública de la Duodécima Región.

Del señor Director Nacional del Servicio Nacional de Aduanas, con el que da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Fernández, acerca de la situación que se estaría produciendo con la comercialización de vehículos nuevos ingresados bajo régimen de Zona Franca de Punta Arenas.

Del señor Director Nacional de Vialidad, con el que contesta un oficio remitido en nombre del Honorable señor Horvath, sobre los cambios que habrían sufrido los proyectos Costanera Norte y Sistema Norte-Sur, en el tramo comprendido entre el nudo Vivaceta y el Puente Bulnes, de la ciudad de Santiago.

Del señor Director Ejecutivo de la Corporación Nacional Forestal, por medio del cual responde un oficio enviado en nombre del Honorable señor Stange, referido a la posibilidad de aumentar la fiscalización relativa al alerce.

Del señor Superintendente de ISAPRES subrogante, por el cual contesta un oficio remitido en nombre del Senador señor Moreno, respecto a la factibilidad de establecer una oficina regional en la Sexta Región.

Del señor Intendente de la Sexta Región, con el que responde un oficio enviado en nombre del Senador señor Moreno, referido al proyecto de Mejoramiento del Sistema de Agua Potable Rural de Popeta.

De la señora Directora Regional de Obras Hidráulicas de la Cuarta Región, por medio del cual contesta un oficio remitido en nombre de la Senadora señora Matthei, tocante a la posibilidad de dotar de agua potable a los habitantes de la localidad de Valdivia de Punilla, comuna de Ovalle.

Del señor Director Regional de la Comisión Nacional del Medio Ambiente de la Undécima Región, con el que da respuesta a un oficio enviado en nombre del Senador señor Horvath, respecto de la posibilidad de requerir un Estudio de Impacto Ambiental de la instalación de un relleno industrial en el sector El Salto, comuna de Aisén.

De las señoras Directoras de los Servicios de Salud de Osorno y Metropolitano Oriente, con los que contestan un oficio remitido en nombre del Senador señor Naranjo, referido a las medidas que los diversos Servicios de Salud aplicaron a quienes fueron sometidos a procesos administrativos por negligencias médicas entre 2000 y 2003.

Del señor Alcalde de Coelemu, por el que emite su parecer acerca del Programa de Mejoramiento de Barrios - Asentamientos Chile Barrio.

--Quedan a disposición de los señores Senadores.

Informes

Nuevo primer informe de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, recaído en el proyecto, en segundo trámite constitucional, que introduce diversas modificaciones a la ley N° 18.290, en materia de tránsito terrestre (Con urgencia calificada de "simple") (Boletín N° 999-15). **(Véase en los Anexos documento 2)**

De la Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el Conocimiento, sobre la labor efectuada y las conclusiones alcanzadas por ésta. (Boletín N° S 742-12) **(Véase en los Anexos documento 3)**

--Quedan para tabla.

Mociones

Del Senador señor Orpis, con la cual inicia un proyecto que modifica la ley N° 18.838, sobre Consejo Nacional de Televisión, con el objeto de prohibir el empleo de Sistemas de Medición de Audiencia en Línea (Boletín N° 3.543-15). (Véase en los Anexos documento 4)

--Pasa a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

De los Senadores señores Espina, Horvath, Romero y Viera-Gallo, con la cual inician un proyecto que modifica los artículos 15 y 18 de la Carta Fundamental a fin de consagrar el sufragio como un derecho de los ciudadanos y la inscripción automática en los Registros Electorales (Boletín N° 3.544-07). (Véase en los Anexos documento 5)

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

Del Senador señor Horvath, con la que inicia un proyecto de ley mediante el cual autoriza la construcción de un monumento, archivo y museo en memoria del geógrafo don

Juan Steffen Hoffmann (Boletín N° 3.545-04). (Véase en los Anexos documento 6)

--Pasa a la Comisión de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología.

Solicitud

Del señor Alfonso Jorge Galeb Daher, por medio de la cual pide la rehabilitación de su ciudadanía (Boletín N° S 742-04).

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

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

IV. DÍAS Y HORAS DE SESIONES ORDINARIAS

El señor LARRAÍN (Presidente).- Conforme a lo dispuesto en el artículo 63 del Reglamento, corresponde designar los días y horas para las sesiones ordinarias semanales.

Si le parece a la Sala, se mantendrán los martes y miércoles, de 16 a 20, para celebrar las sesiones ordinarias, y los jueves, de 10:30 a 14, para sesiones extraordinarias, cuando fuere necesario.

--Así se acuerda.

V. APROBACIÓN DE TABLA ORDINARIA

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde, a continuación, aprobar la Tabla Ordinaria.

El señor HOFFMANN (Secretario).- En la Tabla del Orden del Día se incluyen las siguientes materias:

1.- Informe de la Comisión Mixta formada en virtud de lo dispuesto en el artículo 68 de la Constitución Política, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados con determinadas excepciones, recaído en el proyecto de ley que modifica el Régimen de Jornada Escolar Completa Diurna.

2.- Informe de la Comisión Mixta formada conforme a lo dispuesto en el artículo 68 de la Constitución Política, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, recaído en el proyecto que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, con el objeto de precisar o corregir normas sobre el proceso electoral.

3.- Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que modifica la ley N° 19.525, que regula los sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias.

4.- Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que modifica la ley N° 18.175, en materia de fortalecimiento de la transparencia en la administración

privada de las quiebras, fortaleciendo la labor de los síndicos y de la Superintendencia de Quiebras.

5.- Proyecto de ley, iniciado en mensaje de Su Excelencia el Vicepresidente de la República, en primer trámite constitucional, que modifica la ley N° 19.884, sobre transparencia, límite y control del gasto electoral, estableciendo sanciones y el procedimiento para su aplicación.

6.- Proyecto de acuerdo de la Honorable Cámara de Diputados que aprueba el Acuerdo entre la República de Chile y la República Federativa de Brasil, adoptado por cambio de notas de fechas 5 de octubre y 3 de diciembre de 1998, por el cual se modifica el Convenio sobre Transporte Aéreo, suscrito entre ambos países el 4 de julio de 1947.

7.- Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados que regula el arbitraje comercial internacional.

8.- Proyecto de ley, iniciado en moción del Senador señor Ruiz, en primer trámite constitucional, que modifica el Código del Trabajo en lo relativo al descanso dominical.

9.- Proyecto de ley, iniciado en mociones de los Senadores señores Horvath y Stange, en primer trámite

constitucional, que tiene por finalidad precaver la excesiva concentración de la propiedad de bienes raíces en la zona austral de nuestro país.

--Se aprueba.

VI. COMPOSICIÓN DE COMITÉS

El señor LARRAÍN (Presidente).- El señor Secretario dará cuenta de la composición de los Comités.

Cabe hacer notar que hasta la fecha no se ha modificado la actual integración.

El señor HOFFMANN (Secretario).- Los Comités Parlamentarios están constituidos de la siguiente manera:

Partido Demócrata Cristiano: Senadores señora Carmen Frei Ruiz-Tagle y señor Mariano Ruiz-Esquide Jara.

Comité Mixto Unión Demócrata Independiente e Independientes: Senadores señores Jovino Novoa Vásquez y Jorge Arancibia Reyes.

Partido Renovación Nacional: Senadores señores Sergio Romero Pizarro y Baldo Prokurica Prokurica.

Partido Socialista: Senadores señores Ricardo Núñez Muñoz y José Antonio Viera-Gallo Quesney.

Partido Por la Democracia: Senadores señores
Roberto Muñoz Barra y Fernando Flores Labra.

Comité Institucionales 1: Senadores señores Ramón
Vega Hidalgo y Julio Canessa Robert.

Comité Institucionales 2 e Independiente: Senadores
señores Enrique Zurita Camps y Enrique Silva Cimma.

)------(

La señora FREI (doña Carmen).- ¿Me permite, señor Presidente?

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

La señora FREI (doña Carmen).- ¿Se mantiene el acuerdo para debatir
en primer lugar de la sesión ordinaria de mañana el proyecto
de ley que concede beneficios a los condenados o procesados
por infracciones a las disposiciones penales relativas a la
violencia con móviles políticos?.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Para mañana, señora Senadora, está
citada una sesión especial, de 15:30 a 16, a los efectos de
tratar la designación de los miembros del Consejo Nacional de
Televisión.

La señora FREI (doña Carmen).- ¿Y después se vería el asunto a que
me refiero?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Acto seguido comienza la sesión ordinaria. Los Comités resolvieron poner en primer lugar de la tabla la iniciativa mencionada por Su Señoría. Ese acuerdo se mantiene. Además, los proyectos que no se alcancen a tratar hoy serán incorporados a continuación, en conformidad al Reglamento.

Para dejar más claro el punto, el señor Secretario dará cuenta de los acuerdos de Comités.

ACUERDOS DE COMITÉS

El señor HOFFMANN (Secretario).- La unanimidad de los Comités acordó hoy lo siguiente:

1) Abrir un nuevo plazo para presentar indicaciones al proyecto sobre plantas del Servicio Médico Legal, hasta el próximo lunes, 14 de junio, a las 12, en la Secretaría de la Comisión.

2) Se acuerda aprobar la tabla propuesta y, si hay resolución unánime en la Sala -ya la hubo-, tratar los proyectos en el orden allí indicado, destinando a ello hasta dos horas.

El señor LARRAÍN (Presidente).-En seguida, damos la bienvenida al Presidente del Congreso de Perú y a su comitiva.

--(Aplausos en la Sala).

RECIBIMIENTO A PRESIDENTE DEL CONGRESO DE PERÚ

El señor LARRAÍN (Presidente).- Excelentísimo señor Presidente del Congreso de la República del Perú, señor Henry Pease García; Excelentísimo señor embajador del Perú en Chile; señores Congresistas del Perú; señoras y señores.

En mi calidad de Presidente del Senado de Chile, les doy a Vuestra Excelencia y a todos los miembros de la comitiva la más cordial bienvenida a nuestro país, y en particular a la Sala de sesiones de la Cámara Alta, con la esperanza siempre de que esta ilustre visita permita acrecentar los lazos que unen a las respectivas naciones.

A través de la historia, Chile y Perú han recorrido un largo camino, que ha estado marcado por encuentros y desencuentros, lo cual, sin duda, debe ayudarnos a tomar conciencia de que en las relaciones entre naciones hermanas como las nuestras sólo existen como únicas alternativas la cooperación y la integración.

En este esfuerzo por acrecentar dichos lazos, ambos Parlamentos cumplen un rol de vital importancia. Desde nuestra especial función, los congresistas chilenos y

peruanos podemos contribuir en forma única a superar las tradicionales desconfianzas vecinales que por momentos enturbian el diálogo fluido y necesario entre los dos Gobiernos.

Los Parlamentarios estamos insertos en el sistema democrático como la más genuina expresión de nuestras sociedades, pues constituimos el espacio natural donde convergen las distintas sensibilidades y puntos de vista de los ciudadanos. Es por ello que todo esfuerzo que podamos hacer para establecer una diplomacia parlamentaria más formal y constante entre ambos Congresos contribuirá, sin duda, a una mejor y más fluida relación entre nuestros países.

Por eso, consciente de que nuestra situación limítrofe sólo puede desarrollarse en buen pie si es guiada con una visión de largo plazo, en nombre del Senado de Chile, expreso nuestro más genuino interés en establecer instancias formales de cooperación parlamentaria mayores a las ya existentes en el marco de la Comisión Binacional Permanente de Cooperación, acordada por ambos Gobiernos en julio de 2001.

Con este mismo espíritu, no quiero dejar de mencionar que desde 1998 se encuentra en vigencia el Acuerdo de Complementación Económica entre Chile y Perú, que ha producido un importante incremento en nuestro intercambio comercial y ha permitido alcanzar una desgravación total de 80 por ciento del universo arancelario entre ambos países. Este Acuerdo y los positivos efectos que podemos apreciar durante sus cinco años de vigencia deben llevarnos a mirar más alto aún, con el fin de traducir las valiosas relaciones comerciales que nos unen en un verdadero tratado de libre comercio. Para ello, cuente desde ya, señor Presidente del Congreso del Perú, con la total cooperación del Senado de Chile en esa fundamental tarea que nos espera.

En dicha dirección, considero que la firma del futuro Protocolo de Integración Energética entre Chile y Perú resultará ser otro paso relevante en el camino señalado, así como también la aplicación del llamado "Acuerdo de Galápagos", destinado a la conservación de los recursos vivos marinos en la Alta Mar del Pacífico Sudeste. Durante enero de 2004, ese último instrumento fue aprobado, en primer trámite

constitucional, por la Cámara de Diputados, y ya se encuentra para su tratamiento en nuestra Corporación.

Señores miembros de la delegación parlamentaria del Perú, nos alegra su visita, que honra a esta Cámara legislativa. Ellas no son frecuentes, a pesar de las numerosas razones para pensar que nuestros vínculos podrían ser muy superiores en calidad y cantidad. En efecto, la historia nos trae a la memoria antecedentes que también nos hablan de diferencias y dificultades que no siempre hemos sabido superar y que nos acompañan impidiendo una mayor fluidez en nuestras relaciones.

Quisiera aprovechar la oportunidad para replantear esta situación. Como expresaba, los vínculos entre los Parlamentos nos permiten ciertas libertades que los Gobiernos -que conducen y tienen la responsabilidad de representar a los Estados- no pueden ejercer.

Nuestras consideraciones apuntan en el siguiente sentido. El compromiso que hemos asumido como congresistas nos orienta -y debe hacerlo- hacia el mejor cumplimiento de las responsabilidades públicas que nos asisten, vale decir, respecto de cómo mejoramos la calidad de vida de los

habitantes de nuestros países, cómo erradicamos la pobreza, cómo ofrecemos igualdad de oportunidades para alcanzar la debida educación, la atención de salud y el acceso a la vivienda, y, también, en cuanto a cómo aseguramos el derecho al trabajo, entendido como la posibilidad de ser autosuficientes producto del propio esfuerzo laboral.

He aquí el verdadero reto que hoy enfrentamos y que, lamentablemente, ninguno de nuestros países está respondiendo adecuadamente.

¿Cómo enfrentar estas demandas insatisfechas? ¿Qué debemos hacer para darles sentido de futuro y esperanzas de porvenir a nuestros pueblos?

Estimo que las características del desarrollo contemporáneo nos obligan a visualizar de otra manera las relaciones entre nuestras naciones. Las reglas de estos días nos llevan a integrar nuestras economías para tener éxito en esta tarea. Seguir mirando los problemas bajo el prisma de entes territorialmente cerrados significa continuar pensando en términos decimonónicos, como si nada hubiese ocurrido en el mundo entretanto.

Hoy son los países que miran el futuro unidos por estos rasgos los que han logrado satisfacer de mejor forma los desafíos de su gente. Europa es un ejemplo elocuente al respecto.

En verdad, entre las acepciones de la expresión "soberanía" vigentes en la actualidad, soberano debe decirse también del país que le da calidad de vida sostenible a sus habitantes, no sólo del que mantiene intangibles sus fronteras. Y para darles solución a esas deficiencias resulta necesario ampliar las relaciones, integrar las economías, fortalecer los lazos comerciales, extender los mercados, conectar físicamente los caminos, facilitar el transporte de personas y de bienes, incentivar con estabilidad las inversiones recíprocas. En fin, se precisa una visión del horizonte en que se desenvuelven los vínculos entre las naciones para así tomar las decisiones correctas.

Si entre nuestros países, Chile y Perú, y el resto asumiéramos este camino, me pregunto cuál sería el grado de relaciones en veinte o treinta años más. Cuando discutiéramos temas de fronteras u otros similares, ¿no estaríamos,

entonces, hablando en otro contexto, de mayor voluntad para buscar y encontrar soluciones?

Por cierto, la nueva mirada de la soberanía - aquella que busca dar también solución a los problemas de los ciudadanos- requiere un marco de confianza estable para lograr sus efectos. Y debe ser asumida por todas las naciones en diálogos bilaterales, primero, y luego multilaterales, para alcanzar políticas públicas comunes en el mismo espíritu y con igual dirección.

He participado recientemente en reuniones internacionales entre Parlamentos y no veo claro su sentido. Seguimos mirando la realidad bajo un prisma limitado y centrado en otras perspectivas. Los acuerdos de libre comercio entre nosotros se ven dificultados y no constituyen el camino central por el que se circula en el ámbito económico. Más puede la desconfianza que el sentido común.

Por ello, deseo invitar al Parlamento del Perú, a través de sus representantes que hoy día nos honran con su presencia, a que miremos nuestra relación con perspectiva de futuro, el cual sólo nos promete unidad. En nosotros radica de modo eficaz la representación democrática y, por ello, en

nosotros descansa también parte de la responsabilidad de asegurar respuestas para todos.

El Senado de Chile quiere potenciar estos vínculos.

A la visita de los congresistas del Perú seguirán muy luego otras, de sus homólogos del Ecuador y del Brasil, pues en nuestro trabajo estamos priorizando América Latina, de la cual somos parte activa y necesaria. Chile está integrado a sus vecinos y las dificultades que hacen ruido durante estos días configuran la oportunidad para entrar a un nuevo momento en nuestras relaciones, más todavía si sabemos focalizar los esfuerzos. Esto vale para los problemas con Argentina, país con el cual debemos superar con inteligencia y sentido de futuro nuestras diferencias sobre el suministro de gas, así como también para los surgidos con Bolivia, nación hermana con la que debemos dialogar y potenciar lo mucho que nos une, a fin de generar un clima de confianza recíproca que pueda abrir nuevos escenarios donde se superen las diferencias que hoy nos mantienen distanciados.

Abrigamos la convicción de que ello es posible si entendemos que nuestra disputa apunta a hacer más libres, más democráticos, más prósperos a nuestros pueblos y si dicho

convencimiento se entiende ligado a un futuro con desarrollo compartido.

Quiero finalizar manifestando que nuestras relaciones bilaterales pasan hoy por un momento expectante, en el cual los Parlamentos de Chile y Perú tienen el deber moral, por el beneficio común de sus pueblos, de fortalecer y profundizar.

Muchas gracias.

--(Aplausos en la Sala y en tribunas).

--El señor LARRAÍN (Presidente) impone al señor Henry Pease García, Presidente del Congreso de Perú, la condecoración Orden al Mérito del Senado de la República de Chile.

--(Aplausos en la Sala y en tribunas).

El señor PEASE (Presidente del Congreso del Perú).- Excelentísimo Presidente del Senado de Chile, señor Hernán Larraín; señoras y señores Senadores:

Los saludo en nombre de la delegación peruana, que expresa a todos los partidos políticos con representación parlamentaria.

Hemos querido venir aquí, por la invitación del señor Presidente del Senado de Chile, para afirmar ante ustedes la voluntad política del Congreso del Perú de afianzar nuestras relaciones y amistad, más allá de cualquier resquemor o saldo que nos deje la historia.

Tenemos la voluntad política de construir en el futuro algo compartido entre nosotros. Somos vecinos. Casi todas nuestras raíces son comunes.

No hay ninguna razón que nos pueda hacer imaginar un desarrollo enfrentados, algo que tampoco sirve a nuestros pueblos. Ustedes y nosotros somos sus representantes: expresamos sus sentimientos, sus ansiedades, sus angustias, sus inseguridades; pero, sobre todo, sus deseos, sus objetivos. Y ambos pueblos siempre han sido llanos y abiertos en la relación.

La enorme cantidad de peruanos que hoy día viven en Chile es un signo de ello y de que tenemos mucho por construir en todas las materias.

Hemos elevado considerablemente el intercambio comercial. Sobre el particular, las cifras de los últimos años son muy altas, en comparación con las del pasado.

Tenemos ahí muchas posibilidades de complementación. Las inversiones de ustedes son importantes en el Perú, y hay mucho camino por recorrer si nos ponemos a pensar en este mundo globalizado, donde se pesa en función no sólo de tamaños, sino también de la consistencia que puede dar la integración.

En América Latina hemos avanzado muy poco en integración. Al respecto, hemos construido organismos, algunos de los cuales tienen ya bastante más de 30 años. Y hemos avanzado mucho menos que lo que Europa lo ha hecho en menos tiempo, para hablar de su último tramo; en más tiempo, pero con mayor integración, si comenzamos a ver desde la posguerra.

Pero creo que la relación bilateral es el punto de partida de lo que podemos hacer en otros campos. Hoy, en lo atinente a los tratados de libre comercio, estamos discutiendo todos materias en común. Hace pocos meses, en la primera audiencia pública del Congreso peruano para analizar este asunto, invitamos a un chileno para que nos hablara de su experiencia, porque ustedes la vivieron primero. Y tendremos que intercambiarla con otros. De la misma manera, hemos estado trabajando en la cuestión de las regalías mineras, tal como aquí se ha estado haciendo.

Y no sólo hay temas en común, sino también agendas que nos pueden permitir actuar conjuntamente en otros escenarios. Hace poco asistimos a una reunión de

Presidentes de Congresos convocada por el MERCOSUR. Y cuando se buscó un mecanismo político que apoyara la integración, que la dinamizara, tratamos de que el escenario fuese el sudamericano, sobre la base de actuar con tesis y propuestas conjuntas.

Queremos abrir las puertas para que ello sea posible a partir de identificar, entre ustedes y nosotros, los temas que en cada momento haya que poner por delante, para trabajarlos en común, aparte tomar también algunas experiencias en común.

En el almuerzo comentamos los esfuerzos que está haciendo en este momento la Cámara de Diputados en torno de la transparencia. Yo contaba, con algo de experiencia, que ese proceso lo iniciamos nosotros en 2000. Y ahora no voy a decir que estamos de regreso, pero sí más críticos con respecto a lo que hicimos. ¿Por qué? Porque ahora somos fiscalizados de una manera mordaz y muchas veces alejada de la realidad. Los datos que se publican -desde las asistencias hasta cuánto se gasta en cada viaje, en cada cosa que se realiza- tienen múltiples interpretaciones. Hay que hacer un trabajo de acompañamiento de la información que aparece en el portal de Internet, porque, si no, éste se transforma en fuente de que al Parlamento se lo zarandee sistemáticamente. Y no me parece mal.

Y eso lo hemos impulsado no sólo para el Parlamento, sino también, en virtud de una ley, para todo el Estado. Ello, debido tanto a la tremenda experiencia de

corrupción que vivimos en la década pasada como a que estamos en un momento en que los ciudadanos reclaman transparencia y se replantean para qué sirven las instituciones. Y nuestra obligación es encontrar caminos que nos acerquen a los ciudadanos, a la vida cotidiana, no solamente para resolver los largos y viejos problemas de inclusión social, pendientes en nuestros países, sino también para comunicarnos de una manera diferente, ahora que toda noticia se vive en tiempo real, ahora que ya no es como en 1950, en que un Parlamentario se paraba en su Cámara y daba a conocer una información nueva sobre su pueblo. Todo eso lo tenemos hoy en tiempo real. De ahí que asimismo sea necesario adaptar la institucionalidad parlamentaria.

Ustedes tienen mucho que enseñarnos en materia de institucionalidad democrática. Tienen bastante tiempo más de práctica continua. En el siglo XX, el Perú vivió más bajo dictadura que en democracia. No existe un "continuum" superior a los 12 años de gobiernos democráticos. Las experiencias autoritarias fueron mayores, y se desanda muy fácilmente el camino. Comprender que las reglas democráticas poseen valor en sí y que las instituciones deben funcionar no es algo que se repite mecánicamente: queda en la cultura política.

Admiro mucho vuestra capacidad para haber retornado al orden democrático, con un sistema de partidos fortalecido. En nuestro país, cada vez que hemos

sufrido una interrupción democrática, los que surgen luego suelen ser mesías que vienen a salvarnos de todo y no pueden dar continuidad al régimen democrático.

Hay muchos terrenos en los cuales la experiencia de ustedes y la nuestra pueden ganar, si se conjugan. En esa perspectiva, el hecho de que sean los Gobiernos los que manejan las relaciones exteriores nos descarga, de alguna manera, de la rigidez de tener que hablar en nombre del Estado. Pero somos nosotros los que construimos las leyes y sabemos que podemos perfeccionarlas si estamos en contacto directo, y que, además, podemos servir de amortiguador, entre otras cosas, para no hacer escándalo político de aquello que es, por razón de la historia, por razón de la coyuntura, un problema entre dos vecinos. Como decimos nosotros, hasta en las mejores familias "se cuecen habas", y si bien en ellas se pueden presentar dificultades, todo problema debe tener una solución racional, por la vía del diálogo, por la vía de la comunicación entre pueblos hermanos y entre sus dirigentes.

No tengo sino palabras de gratitud por la forma en que hemos sido recibidos, por lo que hemos logrado conocer y aprender en las reuniones de hoy, y por lo que esperamos continuar haciendo en el resto de la jornada.

No quiero interrumpirlos en el debate a que después deben abocarse, sino sólo manifestarles que para los Parlamentarios peruanos nuestra presencia entre ustedes es

relevante, porque estamos decididos a buscar tiempos mejores en las relaciones entre nuestros pueblos y a construir juntos lo que con todo derecho los ciudadanos de Chile y del Perú deben exigirnos, que es sumar para llevar más rápido a nuestros países y a sus habitantes a condiciones de superación de la pobreza y de construcción de un futuro que valga la pena.

Agradezco la medalla que se me ha otorgado, que a mí, ciertamente, me queda ancha, pero que recibo en nombre de todos los Parlamentarios del Perú.

--(Aplausos en la Sala y en tribunas).

El señor LARRAÍN (Presidente).- En nombre del Senado chileno, nuevamente doy las gracias por su visita al señor Presidente del Congreso del Perú, así como a los Parlamentarios que integran su delegación: la señora Doris Sánchez y los señores Natale Amprimo, Kuennen Franceza, Luis Guerrero, Luis Ibérico, Luis Heysen y José Luis Risco.

Esperamos que de estas reuniones puedan surgir frutos importantes para una mejor relación entre nuestros Parlamentos y, a través de ellos, entre nuestros pueblos.

Se suspende la sesión para despedir a los invitados.

)-----(-

--Se suspendió a las 16:59.

--Se reanudó a las 17:3.

)------(

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

Según el acuerdo de los Comités, corresponde entrar al Orden del Día, el cual durará dos horas.

VII. ORDEN DEL DÍA

MODIFICACIÓN DE RÉGIMEN DE JORNADA ESCOLAR COMPLETA DIURNA Y DE OTRAS NORMAS RELATIVAS A EDUCACIÓN. INFORME DE COMISIÓN MIXTA

El señor LARRAÍN (Presidente).- Informe de Comisión Mixta, aprobado por la Cámara de Diputados con determinadas excepciones, recaído en el proyecto que modifica la Ley sobre Régimen de Jornada Escolar Completa Diurna y otros cuerpos legales. (Véase en los Anexos documento 7)

2853-04

~~Modificación de régimen de jornada escolar completa diurna y de otras normas relativas a educación. Informe de Comisión Mixta~~

--Los antecedentes sobre el proyecto (2853-04) figuran en los

Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 49ª, en 13 de mayo de 2003.

En trámite de Comisión Mixta, sesión 55ª, en 11 de mayo de 2004.

Informes de Comisión:

Educación, sesión 30ª, en 2 de septiembre de 2003.

Educación (segundo), sesión 41ª, en 30 de marzo de 2004.

Hacienda, sesión 41ª, en 30 de marzo de 2004.

Mixta, sesión 1ª, en 8 de junio de 2004.

Discusión:

Sesiones 32ª, en 9 de septiembre de 2003 (se aprueba en general); 43ª, en 31 de marzo de 2004 (queda pendiente su discusión particular); 44ª, en 6 de abril de 2004 (se despacha en particular).

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor HOFFMANN (Secretario).- La controversia se originó en el rechazo de la Honorable Cámara de Diputados a las modificaciones de algunos numerales del artículo 5º y a la supresión de los artículos 9º, 10 y 11, acordadas por el Senado en el segundo trámite constitucional.

La proposición de la Comisión Mixta no obtuvo la unanimidad de sus miembros en las siguientes materias:

Primero, la agregación del artículo 39 transitorio al decreto con fuerza de ley N° 1, de 1996, Estatuto de los

Profesionales de la Educación, que establece como obligatoria, a contar del año 2007, la acreditación para concursar y desempeñarse como director de un establecimiento educacional.

Segundo, la obligación del sostenedor de hacer llegar al Departamento Provincial del Ministerio de Educación una copia del acta constitutiva del Consejo Escolar.

Tercero, la obligación de la administración municipal de los establecimientos educacionales de constituir un Consejo Comunal de Directores.

Cuarto, la facultad del Presidente de la República para dictar, en el plazo de un año, contado desde la publicación de la ley, un decreto con fuerza de ley que regule el proceso de acreditación de los directores.

Sus Señorías tienen a la vista un boletín comparado dividido en cinco columnas que transcriben el proyecto aprobado por la Cámara de Diputados; las modificaciones del Senado en el segundo trámite constitucional; los acuerdos adoptados por la Cámara Baja en el tercer trámite; la proposición de la Comisión Mixta, y el texto que resultaría de aprobarse lo sugerido por ésta.

Cabe señalar que la Cámara de Diputados, en sesión de 19 de mayo del año en curso, aprobó la proposición de la Comisión Mixta; pero no logró reunir el quórum requerido para los numerales 7 y 11 del artículo 5º, que tienen el carácter de normas orgánicas constitucionales.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Como se indicó, la Cámara de Diputados adoptó un criterio parcializado respecto de la proposición y no aprobó las normas de quórum especial, por no lograr la votación correspondiente.

Independiente de la opinión constitucional que tengamos sobre la materia, el Senado debe emitir su decisión sobre el informe en su totalidad. Usualmente, un documento de esta naturaleza puede contener materias que requieren quórum especial de aprobación, y en tal eventualidad siempre nos hemos pronunciado en general con ese quórum y sin dividir la votación. Esto último sólo es posible cuando la Comisión misma así lo ha solicitado; y éste no es el caso.

Por lo tanto, se realizará una sola votación de quórum orgánico constitucional.

En discusión el informe de la Comisión Mixta.

Tiene la palabra el Senador señor Romero.

El señor MORENO.- Señor Presidente, debo informar previamente sobre el acuerdo de la Comisión Mixta.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, sería bueno que el Honorable señor Moreno respetara las instrucciones de la Mesa. En mi opinión, el señor Senador tiene un tremendo problema, pues yo entendí perfectamente que Su Señoría me dio la palabra a mí.

Señor Presidente, hago expresa reserva de constitucionalidad, de conformidad con lo establecido en el artículo 82, N° 2, de la Constitución Política de la República, y en el artículo 39 de la ley N° 17.977, sobre el numeral 14 del ARTÍCULO 5° del proyecto, que agrega al DFL N° 1, de 1996, los artículos 37 y 38 transitorios, nuevos.

El referido artículo 37 transitorio señala lo siguiente: "Los concursos a que se refieren los artículos 32 y 34 de esta ley, en aquellos casos que actualmente estén siendo desempeñados por directores y jefes de departamentos de administración de educación municipal, con nombramiento anterior a la fecha de publicación de la ley N° 19.410, se efectuarán con la gradualidad que a continuación se indica". Y luego se expresa cómo se han de realizar durante los años 2005, 2006, 2007, etcétera.

El artículo 38 transitorio, nuevo, dice que lo dispuesto en el artículo 32 será aplicable a todos los directores de establecimientos educacionales del sector municipal, según se define en el inciso segundo del artículo 19, y que lo establecido en el artículo 34 regirá respecto de todos los jefes de departamentos de administración de educación municipal, cualquiera sea su denominación.

A nuestro juicio, la enmienda tratada en el proyecto presenta notorios vicios de constitucionalidad, los que hemos agrupado en tres aspectos.

El primero de ellos se vincula con la violación del artículo 66 de la Constitución Política. El constituyente estableció en la norma señalada la posibilidad de introducir correcciones o adiciones a los proyectos de ley, como de hecho ocurrió en este caso. Sin embargo, exigió que no se admitieran las que no dijeren relación directa a las ideas matrices o fundamentales de la iniciativa, prohibición reforzada en el artículo 24 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Dichas ideas centrales, que constan en el propio mensaje y en el primer informe de la Comisión de Educación de la otra rama legislativa, que actuó como cámara de origen, son las siguientes:

Primero, ampliar el plazo de ingreso al Régimen de Jornada Escolar Completa.

Segundo, establecer nuevos tipos de intervenciones en infraestructura y una mayor flexibilidad para la determinación de los valores máximos de aporte por entregar a cada alumno, a fin de que los establecimientos con derecho a acceder al beneficio cuenten con esos recursos y puedan incorporarse a la Jornada Escolar Completa.

Tercero, determinar que sea la Secretaría Regional Ministerial de Educación correspondiente la que revise los requisitos exigidos para ingresar a la JEC.

Y cuarto, ampliar el ámbito de aplicación de los reglamentos internos de los establecimientos en lo relativo a la protección del derecho a la educación.

Con ninguna de esas ideas matrices se relaciona la normativa que pone término a los nombramientos, en calidad de indefinidos, de los directores pertenecientes a recintos educacionales del sector municipal y que ordena el llamado a concurso para ocupar tales cargos a contar de la fecha que se indica.

No es necesaria una mayor explicación para confirmar lo anterior; basta la simple comparación entre las ideas centrales del proyecto y el artículo en cuestionamiento, que van de lo general a lo especial. El primero se refiere a establecimientos; el segundo, a personas. El primero alude a ingreso; el segundo, a salida. En fin, la iniciativa tiene que ver con todos los colegios que no han ingresado al régimen señalado; la norma, con cierto tipo de personas.

Conforme a lo mencionado, evidentemente el hecho de admitir una indicación relacionada con una materia completamente ajena a las ideas matrices del proyecto transgrede de manera clara el orden constitucional y el mandato expreso contemplado en el artículo 66 de la Carta Fundamental.

La segunda violación está vinculada con el número 2º, inciso final, del artículo 19 de la Ley Suprema.

El Estatuto Docente, como cuerpo normativo especial de índole laboral-administrativo, regula en forma igualitaria a la totalidad de los profesionales de la educación del

sector municipal, reglando derechos, beneficios y obligaciones de carácter general y especial.

A los ojos de ese texto legal, los docentes ingresan en calidad de titulares o a contrata y, por ende, su designación en el cargo es indefinida o temporal. Todos quienes se encontraban en sus puestos cuando entró en vigencia dicho Estatuto -pese a que en ese momento pudieron hallarse sujetos a contratos de plazo fijo- lo estaban como titulares.

Los directores a los cuales se intenta aplicar la iniciativa en este aspecto -es decir, en lo referente a la titularidad y duración indefinida de su designación- se dividen en dos grandes grupos: los que estaban en sus cargos al momento de entrar en vigencia dicho cuerpo normativo y quienes ingresaron después, antes de la entrada en vigor de la ley N° 19.410, que transformó el nombramiento de director, de indefinido, a plazo fijo y por cinco años.

Los primeros debieron cumplir con requisitos especiales y adicionales distintos de los aplicables a los demás docentes, en tanto que los segundos ingresaron

participando en concursos públicos, de igual forma como lo hizo el resto.

Entonces, cualquiera que sea el modo en que se hayan incorporado los directores, lo cierto es que la ley les dio la misma categoría y los mismos derechos y beneficios que al resto de los docentes, sólo con las diferencias de sus funciones y de una remuneración especial. Tan así es que, cuando se ha legislado para los docentes en general, se ha hecho también para los directores en particular.

Por lo anterior, eliminar la calidad de titulares y la designación indefinida para las personas que cumplen la función de director y no respecto de los demás docentes, o hacerlo sólo para algunos, constituye una clara violación a la igualdad ante la ley, establecida en el numeral 2° del artículo 19 de la Constitución, ya que la misma normativa, al no hacer cesar al resto -efecto propio de la ley-, incurre en una diferenciación arbitraria.

La tercera violación está referida al número 24° del artículo 19 de la Carta Fundamental.

Es un hecho cierto y sin discusión que el artículo 5° pone término a las designaciones de ciertos directores de

establecimientos educacionales, ordenando que sus cargos sean llenados mediante concurso.

En su origen, el Estatuto Docente determinó que todos los profesores que laboraban en recintos estudiantiles del sector municipal debían pasar a la categoría de titulares, con designación indefinida, como contrapartida a los que estaban a contrata.

Sin embargo, el referido cuerpo normativo, para acceder al beneficio antes señalado, instauró una excepción respecto de los docentes directivos, que sólo adquirirían tal carácter al cumplir con los requisitos ahí indicados. Esto es, el mismo Estatuto, la ley, estableció la forma en que un director obtendría la misma calidad que el resto de los docentes: ser titular y con designación indefinida.

Por ello, la condición de profesional de la educación adquirida por los directores -titulares con designación indefinida- es un derecho que la ley consagró en su favor. Esto, además, implica una diferenciación con el resto de los docentes, porque los hace titulares de un beneficio especial, denominado "Asignación de Responsabilidad Directiva", el cual representa hasta 25 por ciento de la

remuneración básica mínima nacional, que se traduce en derechos inmatrimoniales incorporados al patrimonio de los directores y amparados por el artículo 19, número 24°, de la Constitución.

Poner término a sus nombramientos y llamar a concurso para ocupar los cargos en las fechas que el proyecto estipula, equivale a cambiar la duración de su designación de indefinida a determinada, como también la calidad de titular por la de a contrata, y a que cesen los beneficios remuneratorios antes mencionados. Vale decir, estos directores son privados absolutamente de su propiedad sobre los derechos enunciados, que adquirieron de acuerdo con los términos en que fue aprobada la iniciativa legal por el Congreso Nacional.

En virtud de lo anterior, considero que la disposición cuestionada resulta inconstitucional al no respetar el derecho de propiedad.

Es cuanto deseaba destacar, señor Presidente, junto con hacer expresa y formal reserva de constitucionalidad, conforme a lo estipulado por la normativa correspondiente.

--(Aplausos en tribunas).

El señor LARRAÍN (Presidente).- Hago presente a las tribunas que están prohibidas las manifestaciones. Así que ruego no forzarme a aplicar el Reglamento.

Tiene la palabra el Honorable señor Moreno.

El señor MORENO.- Señor Presidente, advierto que Su Señoría ha alterado la norma y la tradición del Senado, porque normalmente, cuando se trata de informes de esta naturaleza, quien expone en primer lugar ante la Sala es el Presidente de la Comisión Mixta o el titular del órgano técnico respectivo.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Eso ocurre, señor Senador, cuando la Comisión Mixta así lo acuerda; sin embargo, no hemos tenido esa información.

El señor MORENO.- Pero el señor Presidente es un antiguo Parlamentario y sabe cuál es la tradición.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En todo caso, aclaro que la Mesa ha seguido el orden de inscripción.

El señor MORENO.- Está bien, señor Presidente. No obstante, quiero dejar en claro que mi ánimo no es evitar que un señor Senador emita su opinión, pues tiene todo el derecho de hacerlo. Obviamente, se trata de rendir el informe de la Comisión Mixta, a cuyo respecto esta Corporación y la Cámara de

Diputados designaron a sus miembros, quienes elaboraron el documento que la Sala debe conocer antes de entrar al debate, donde cada argumento es respetable. Pero necesariamente debe haber un informe previo.

De eso quiero dejar constancia.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ésa es su opinión, señor Senador.

El señor MORENO.- En segundo término, deseo señalar que lo no aprobado por la Cámara de Diputados dice relación a dos puntos, que es bueno precisar.

El primero se vincula con el número 7) del ARTÍCULO 5º, que establecía las condiciones conforme a las cuales se construirían las propuestas de quinas o ternas para el nombramiento de directores mediante los concursos. Esto no se aprobó, porque se proponía que en cada caso fuesen cinco los candidatos para ocupar el cargo de director. Al respecto, quienes representamos a comunas medianas y pequeñas formulamos indicación para que, en el caso de estas últimas, se consignara como mínimo dos postulantes y no se obligase a que en aquellas con 9 mil o 10 mil habitantes se aplicara la exigencia de una quina, la cual a veces podría no ser necesaria para nombrar al director de un establecimiento.

El segundo aspecto no acogido por la Cámara Baja está vinculado con el número 11) del mismo ARTÍCULO 5º, relacionado con la obligación del director del plantel respectivo de enviar al Ministerio de Educación un registro de asistencia de las personas que tienen responsabilidades como docentes y directivos.

Esos dos puntos no reunieron el quórum constitucional de aprobación en la otra rama legislativa.

Por otra parte, dado el mecanismo que se aplica en los informes de Comisión Mixta -como manifestó el señor Secretario en su relación-, de votar en conjunto y no permitir la votación separada, es indispensable que el Senado sepa que, no obstante la aprobación que demos en la Sala al que ahora nos ocupa, de todas maneras el Ejecutivo deberá enviar un veto si desea reponer el texto acogido en el primer trámite por la Cámara de Diputados o clarificar la materia, al menos en esos dos aspectos, que en dicha rama legislativa fueron aprobados por mayoría, no con el quórum constitucional requerido.

En seguida, paso a informar la parte sustantiva de lo resuelto por la Comisión Mixta.

El proyecto resultó más complejo de lo que originalmente se pensaba, dado que se le introdujeron modificaciones en los debates de la Cámara de Diputados y del Senado. Algunas de ellas fueron señaladas en la intervención del señor Senador que me antecedió, pero no forman parte del informe de la Comisión Mixta porque no fueron discutidas en su momento. Basta leerlo para conocer la discusión habida en dicho órgano técnico, integrado por cinco Diputados y cinco Senadores.

¿Cuáles son los puntos complejos que me corresponde informar?

El primero dice relación a que el Senado modificó la redacción de la letra a) del precepto sustitutivo del artículo 32 -lo expliqué anteriormente, así que evito entregar mayores antecedentes- y estableció que la Comisión Calificadora "preseleccionará hasta cinco postulantes con un mínimo de dos,". Sin embargo, la Comisión Mixta, a raíz de una indicación presentada por el Ejecutivo y aprobada en ella por unanimidad- propuso dejar ese mínimo como piso. De esa manera, si existen cinco postulantes que cumplen los

requisitos, habrá cinco preseleccionados, sin hacer obligatorio ese mecanismo donde no exista tal posibilidad.

El segundo punto fue el que suscitó mayor discusión y se originó precisamente en uno de los argumentos esgrimidos allí por el Senador señor Muñoz Barra, en el sentido de que la supresión del inciso segundo del artículo 37 transitorio, nuevo, sugerido para el DFL N° 1, de 1996, debe concordarse con lo prescrito en el artículo 38 transitorio, nuevo, según la fórmula aprobada por el Senado. Esta última disposición otorga a los directores que no postulen al cargo o que haciéndolo no resulten elegidos por otro período de cinco años el derecho a ser designados o contratados en funciones docentes en establecimientos educacionales de la misma municipalidad o corporación, sin desmedro de su antigüedad, de su remuneración ni de sus derechos previsionales.

Hasta hoy este punto es objeto de un debate bastante acalorado, porque existen distintas lecturas al respecto. Algunas personas creen que la norma aprobada en una de las ramas del Congreso coloca en inseguridad o desconoce el mérito de quienes han hecho una carrera profesional como directores o que en una etapa de ella

ejercieron ese cargo. Sostienen que, ante la obligación de la concursabilidad, el no postular o no resultar reelegidos pone en riesgo prácticamente su vida profesional y, en parte, su seguridad económica futura si no poseen los elementos para un retiro más digno.

Este tema fue discutido intensamente en la Comisión Mixta. ¿Por qué? Porque nadie pretende dañar ni suprimir derechos adquiridos. Pero primó un aspecto -y éste fue el motivo por el cual sus diez miembros aprobaron la propuesta por unanimidad-: que la concursabilidad es buena, por las siguientes razones.

Primero, porque permite mejorar la calidad de la educación en los casos que sea menester.

Segundo, porque no necesariamente atenta contra el titular del cargo, pues si éste cumple con los requisitos y posee los antecedentes, no sólo curriculares sino además de experiencia docente, obviamente ganará el concurso.

Tercero, porque posibilita mayor transparencia y evita un prejuicio que aún subsiste en ciertos lugares: que algunos directores sean perseguidos por una autoridad política distinta de su signo, o beneficiados por sustentar

el mismo criterio político de quien debe dirimir o controlar la situación.

La Comisión Mixta, con el fin de dar solución a las inquietudes planteadas, consideró conveniente reponer el texto original de la Cámara de Diputados, con enmiendas de redacción, para fijar el principio según el cual los directores a quienes falte para cumplir la edad de jubilación el tiempo equivalente a la duración de un período como director, o un plazo menor, tendrán derecho a ser designados o contratados en un cargo en la dotación docente con la misma remuneración, hasta cumplir su edad de jubilación. En todo caso, se entenderá que cesarán como directores por el solo ministerio de la ley al momento de verificarse los concursos y no resultar seleccionados.

Creo indispensable que el Gobierno, a través del veto, solucione un aspecto que no figura en el contexto del informe de la Comisión Mixta, pero que ronda como inquietud, cual es la eventualidad de que algunos municipios no cuenten con los recursos suficientes para incorporar a los titulares de esos cargos docentes que deben crearse dentro de las plantas de educación comunal. Esto debe resolverse, porque de

otra manera habremos creado una condición de vacío que podría terminar en un acto de arbitrariedad.

El tercer punto tiene que ver con el ARTÍCULO 9° aprobado en el primer trámite constitucional y repuesto por la Comisión Mixta, que impone al sostenedor el deber de remitir al Departamento Provincial del Ministerio de Educación una copia del acta constitutiva del Consejo Escolar, la cual contendrá las menciones que se señalan en el informe.

Éste es un tema no menor...

El señor LARRAÍN (Presidente).- Excúseme, Su Señoría. El Senador señor García le solicita una interrupción.

El señor MORENO.- Con todo agrado.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Con la venia de la Mesa, tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.- Agradezco al Senador señor Moreno la interrupción. La solicité porque el tema de la concursabilidad de los directores es tan central e importante, que deseo hacer claridad.

En el inciso final del texto sustitutivo del artículo 32 aprobado por la Comisión Mixta se expresa: "El

Director que no vuelva a postular o que haciéndolo pierda el concurso, seguirá desempeñándose, en el caso de existir disponibilidad en la dotación docente, en alguna de las funciones a que se refiere el artículo 5° de esta ley, en establecimientos educacionales de la misma Municipalidad o Corporación. En tal caso, deberá ser designado o contratado con el mismo número de horas que servía como Director, sin necesidad de concursar. Si lo anterior, dada la dotación docente, no fuese posible, tendrá derecho a los beneficios establecidos en el inciso tercero del artículo 73 de esta ley.".

Sin embargo, en el boletín comparado no veo lo que leyó recién el Senador señor Moreno, en el sentido de permitir al director que permanezca por cinco años más dentro de la planta del mismo establecimiento o hasta que complete la edad de jubilar. Tampoco en el informe de la Comisión Mixta, que es el que deberemos votar. En él se menciona que se llegó a acuerdo, pero no se señala a cuál.

Por consiguiente, pido que esto se aclare, porque es demasiado relevante para la votación que vamos a realizar.

He dicho.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Comunico al Honorable señor Moreno que ha expirado su tiempo, pero le daremos unos minutos más para que termine su relación.

Puede continuar, Su Señoría.

El señor MORENO.- Muchas gracias, señor Presidente.

En respuesta a la consulta del Senador señor García, precisamente en mi intervención acababa de solicitar al Ejecutivo resolver definitivamente este asunto mediante un veto, porque, a mi juicio -lo digo explícitamente-, en la solución propuesta no quedó comprendido en su globalidad, no obstante que el método aprobado es positivo.

Otro de los puntos que analizó la Comisión Mixta fue el relativo al ARTÍCULO 11 aprobado en el primer trámite constitucional, que facultaba al Presidente de la República para dictar un decreto con fuerza de ley que regulara el proceso de acreditación de los directores. Además, precisó las materias que deberían normarse en dicho cuerpo legal.

El Senado había eliminado esa disposición, pero posteriormente se llegó a un acuerdo que permitió fijar un procedimiento para que en los años 2005 y 2006 se regularice lo tocante a esa materia.

Deseo terminar manifestando lo siguiente.

Éste es un proyecto que ha levantado un debate mayor que el que probablemente se esperaba, porque hay puntos no incluidos en el informe de la Comisión Mixta y que son de una sensibilidad muy especial.

Hemos escuchado a distintos sostenedores, a directores de establecimientos de diferente naturaleza, y quiero decir -ya no en mi calidad de informante, sino como Senador- que, a mi juicio, el Ejecutivo, en el veto, tiene la posibilidad no sólo de entrar a legislar sobre los aspectos en que no se reunió el quórum constitucional en la Cámara Baja, sino también de especificar en el artículo pertinente lo que significa la concursabilidad o no de los directores y su seguridad eventual en caso de no ser reelegidos como, asimismo, lo atinente a ciertos elementos respecto de los consejos escolares y de otros asuntos relacionados.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Coincido en gran medida con lo expresado por Su Señoría al finalizar su exposición.

Tiene la palabra el Honorable señor Muñoz Barra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, entiendo que un señor Senador se refirió a diversos aspectos del proyecto en discusión porque tiene la intención de recurrir al Tribunal Constitucional. Esperamos que éste defina la situación. Si no lo hiciera, sería bastante lamentable, ya que tales aspectos inciden en materias muy trascendentes de esta iniciativa de ley, que preocupa al país, porque -¡qué duda cabe!- a través de ellos vamos caminando en busca de un mejoramiento en la educación.

Los dos temas por analizar hoy son muy sencillos. Se produjo un problema porque la Cámara de Diputados aprobó sin quórum orgánico constitucional dos normas. Una de ellas se refiere a la preselección de una quina de postulantes en los concursos de directores. No obstante, en consideración a lo planteado por un señor Senador, la Comisión Mixta acordó hacer exigible una quina en aquellas ciudades de más de 10 mil habitantes; no así en lugares de menor población (y en las Regiones que representan los señores Senadores hay muchos), donde, para evitar que los concursos se declaren desiertos, se podrá preseleccionar un mínimo de dos

candidatos. A lo mejor también podrían ser cinco; depende del interés que haya en ese sentido.

Un punto a que aludió el señor Presidente de la Comisión, que ha sido muy debatido y que, en mi opinión, constituye uno de los nudos del proyecto, es el concerniente a la concursabilidad de los directores en un tiempo que se ha graduado.

Evidentemente, se resguardan los derechos adquiridos; nadie pretende negárselos. Pero pienso que cuando hay un gremio -tal vez el único en América Latina- que ha aceptado ser evaluado, ser calificado, ello amerita algunos gestos.

¿Qué ocurre con los dos tipos de directores que existen en el sistema educacional chileno: uno en que tienen carácter de vitalicios y otro en que concursan al cargo después de cinco años de desempeñarlo?

--(Manifestaciones en las tribunas).

El señor MUÑOZ BARRA.- Quiero señalar, con el máximo respeto -como corresponde al tratar un tema educacional-, tanto para nosotros, los Senadores, como para los propios educadores (lo que refleja su calidad y capacidad para analizar materias de

esta naturaleza), que no me cabe ninguna duda de que esos directores -algunos llevan 20 ó 25 años en el cargo- tienen plena capacidad profesional para ganar los concursos a los que se llame; no puede haber recelo alguno en cuanto a que cuentan con la excelencia que se exige. Pero no es posible que dejemos aproximadamente a 48 por ciento, e incluso más, de los directores en condiciones tales que nunca entrarán a concursar presentando proyectos, como sucede con otros que a contar de 1997 deben presentar proyectos cada cinco años para ocupar esos cargos.

Me parece que ése es un aspecto de suma trascendencia, porque los directores de los establecimientos educacionales son los líderes de la unidad educacional.

Teniendo en cuenta la situación de igualdad de posibilidades, de deberes y de responsabilidades en que se encuentran, debería existir una sola clase de directores, aun cuando el legislador y el propio Ejecutivo hayan cautelado los intereses de aquellos que llevan los tiempos de desempeño que he señalado, para los efectos de preservar su afán, su deseo de continuar en el sistema educacional.

La iniciativa dispone, como muy bien señaló un señor Senador, que "El director que no vuelva a postular o que haciéndolo pierda el concurso, seguirá desempeñándose, en el caso de existir disponibilidad en la dotación docente, en alguna de las funciones a que se refiere el artículo 5° de esta ley, en establecimientos educacionales de la misma Municipalidad o Corporación. En tal caso, deberá ser designado o contratado con el mismo número de horas que servía como Director, sin necesidad de concursar. Si lo anterior, dada la dotación docente, no fuese posible, tendrá derecho a los beneficios establecidos en el inciso tercero del artículo 73 de esta ley." Terminó destacando lo planteado por el Senador señor Moreno respecto de la necesidad de velar por el sistema previsional de los directores si a alguno de ellos le faltara determinada cantidad de años para acogerse a retiro. Nosotros observamos en el Ejecutivo voluntad en ese sentido. Tengo confianza en que, a través del veto, incorporará este punto, que me parece de absoluta justicia.

He dicho.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor BITAR (Ministro de Educación).- Señor Presidente, voy a exponer el punto de vista del Gobierno sobre el resultado de la votación que se llevará a efecto.

Quiero solicitar al Senado que vote favorablemente el informe de la Comisión Mixta. Ésta aprobó en algunas materias por mayoría y en otras por unanimidad, algunas disposiciones diferentes de las despachadas por la Cámara de Diputados. Ellas se refieren a la acreditación de los candidatos a directores, antes de postular, de que poseen un conjunto de conocimientos que los hace merecedores de ese cargo; a la preselección de una quina por la Comisión Calificadora del concurso, y al Registro de Asistencia.

Asimismo, agregó una norma que protege al actual director que, teniendo ya sesenta años o faltándole poco tiempo para jubilar, decida no concursar o pierda el concurso, al garantizarle un lugar en la planta docente.

Pido a los señores Senadores acoger esas disposiciones. La Cámara de Diputados informó que había aprobado todas las propuestas de la Comisión Mixta, con excepción de dos, que no reunieron el quórum constitucional requerido: primero, el procedimiento de preselección de la

quina o, cuando se trate de comunas de menos de diez mil habitantes, de dos candidatos como mínimo y de cinco como máximo, proposición que nació aquí, en el Senado; y segundo, el Registro de Asistencia de los docentes y directivos.

Esas dos materias fueron aprobadas por unanimidad en la Comisión Mixta -repito: por unanimidad-, y son dos temas importantes.

Además, debo expresar que entre la Cámara de Diputados y el Senado existe una diferencia de interpretación respecto de la votación de este tipo de informes.

En la Cámara Baja se vota una sola vez. Si el resultado es de mayoría pero inferior a los cuatro séptimos, se aprueba lo que requiere mayoría y se rechaza lo que necesita quórum orgánico constitucional.

El Senado hace otra cosa: vota con el quórum más alto y se aplica éste al conjunto de la proposición.

Entonces, acá tenemos un dilema. Entendemos que es complejo. No obstante, solicitamos a esta Sala votar a favor de lo acordado en la Comisión Mixta por cuatro séptimos.

¿Dónde está la diferencia de criterio? En los dos puntos que acabo de señalar.

Puede haber un problema de constitucionalidad, que debería dirimir el Tribunal Constitucional. Pero recuerdo al Senado que una situación exactamente igual se presentó con motivo de la ley marco sobre protección de animales, en que la Cámara de Diputados dio por aprobadas diversas materias, salvo dos, que requerían quórum más alto. El Senado votó a favor el texto despachado por la Comisión Mixta, informó de ello a la Cámara Baja y ésta, en su interpretación, comunicó al Presidente de la República que fue aprobada la normativa, menos dos artículos. En ese caso, al igual que en éste, al Ejecutivo correspondió decidir qué materias serían objeto de veto aditivo.

Por esas razones, y sabiendo que existe la posibilidad de un rechazo, creo que el mejor camino para el proceso que sigue es aprobar lo resuelto por la Comisión Mixta, que acogió por unanimidad los dos puntos que están en discusión.

¿Qué ventaja tiene eso? Por cierto, dejar más abierta la posibilidad del veto se presta para que la decisión sobre un conjunto de materias demore el procedimiento vinculado a la concursabilidad del cargo de

director de establecimiento educacional. En cambio, una aprobación del Senado más específica facilita la resolución.

¿Qué ocurre si se vota en contra? Se da por eliminado algo que ya aprobó la Cámara de Diputados en la Comisión Mixta: la acreditación previa de los candidatos a directores.

¿Qué más se pierde si se vota en contra? La protección adicional que se otorga a los actuales directores que, encontrándose cerca de la edad para jubilar -60 años o más para los hombres, 55 años o más para las mujeres-, no concursen o participen en el concurso y pierdan. En tales casos, la municipalidad les garantiza el cargo.

Sobre esa materia, si el Senado me lo permite, haré una aclaración a propósito de la consulta formulada por el Honorable señor García, quien se refirió a la aparente diferencia que existe en la iniciativa en debate respecto a los derechos del que concursando no gane o de aquel que, simplemente, no concurse.

En tal sentido, el artículo 37 transitorio, nuevo, sugerido por la Comisión Mixta dice en el inciso segundo: "Los directores a que se refiere el inciso anterior, a

quienes falte para cumplir la edad de jubilación el tiempo equivalente a la duración de un período como director, o un plazo menor, tendrán derecho a ser designados o contratados en un cargo en la dotación docente con la misma remuneración, hasta cumplir su edad de jubilación.”.

Eso es lo que está en debate ahora, para su posterior votación. O sea, una protección adicional.

Distinto es el caso del artículo 38 transitorio, nuevo, que propone dicha Comisión, atinente a los derechos de aquellos que no están en situación de cercanía con la edad para jubilar, quienes tendrán un conjunto de protecciones, sea por la vía de la contratación o por la de la indemnización.

En todo caso, cualquier director que concurse y pierda o no quiera concursar tiene resguardada su situación.

Ahora, con mucha firmeza, debo manifestar al Senado que la calidad de la educación es una exigencia para todos nosotros.

Si comparamos las experiencias internacionales y la nuestra, veremos que en ninguna actividad humana se justifica que no existan una evaluación y la posibilidad de concursar,

menos aún en nuestro caso, cuando hemos establecido un concurso para quienes hayan postulado después de 1995.

Aquello ya fue aprobado por ambas Cámaras. Es indispensable el liderazgo directivo. Estoy seguro de que muchos de los directores actuales cumplen con las condiciones y van a seguir como tales luego de concursar. Pero no se puede cerrar la puerta y dejar que se mantenga la situación actual, donde no hay concursabilidad para el destino de nuestras escuelas.

Finalmente, debo hacer presente que un conjunto de Diputados de Oposición hizo un requerimiento de constitucionalidad que en este momento se halla en manos del Tribunal Constitucional. Sin embargo, debemos tener en cuenta que ninguno de los temas contenidos en él es materia de la votación que esta tarde ocupa al Senado.

Por las razones expuestas, me permito insistir en la necesidad de votar a favor del informe de la Comisión Mixta.

Gracias, señor Presidente.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Cerrado el debate.

Corresponde votar.

La señora FREI (doña Carmen).- Si le parece...

El señor FERNÁNDEZ.- No: votación nominal.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En votación nominal.

--(Durante la votación).

El señor ÁVILA.- Señor Presidente, no tuve la posibilidad de seguir el debate suscitado en el seno de la Comisión, porque no pertenezco a ella. Empero, he escuchado con mucha atención los planteamientos formulados hoy en la Sala.

A estas alturas, no puedo entender cómo los campeones de la flexibilidad en el ámbito privado, en un giro de 180 grados, se transforman en los guerreros del "apernamiento".

Desde el punto de vista más elemental, del sentido común, ¿cómo es posible que alguien cuestione el hecho de que el cargo de director de un establecimiento educacional necesariamente deba estar sujeto a algún tipo de evaluación, por la importancia que tiene el cumplimiento de esa función!

Lo que se pretende con el planteamiento formulado - por lo menos lo escuché al Honorable señor Romero- es que determinado número de directores que actualmente se desempeñan en cargos de esa índole, y desde hace ya muchos

años, a todo evento jubilen en ellos y, por lo tanto, queden eximidos de cualquier tipo de evaluación que se realice. Es decir, una parte del sector educacional que está siendo objeto de una transformación que pasa por ir remozando los métodos de enseñanza queda al margen de ese proceso, que, entonces, simplemente es válido para un sector que no se halla favorecido por un privilegio de tal naturaleza.

¡No es posible entender un planteamiento como ése!

Creo que, tal como lo explicó el señor Ministro de Educación, la Comisión Mixta resolvió satisfactoriamente la materia que en algún momento preocupó a determinados Senadores y, asimismo -según advierto en el texto comparado-, de manera muy clara absolvió todas las inquietudes aquí expresadas.

Sin embargo, aun así, se amenaza con apelar ante el Tribunal Constitucional, en defensa de un supuesto derecho de propiedad.

Entonces, aquí se ha mezclado un conjunto de cosas que sólo enturbian el debate y siguen postergando el despacho de un proyecto que ya lleva mucho tiempo en diversas

instancias en el Congreso Nacional y que de una vez por todas debería ser aprobado.

He dicho.

El señor HOFFMANN (Secretario).- ¿Cómo vota, Su Señoría?

El señor ÁVILA.- A favor.

El señor BOENINGER.- Señor Presidente, sólo quiero plantear dos cosas de contexto general que están en el trasfondo del proyecto que fue motivo del informe de Comisión Mixta que hoy estamos debatiendo y votando.

Primero, en la calidad de la educación, y especialmente en similar calidad en las escuelas urbanas y rurales de comunas ricas y pobres, Chile se juega parte significativa de su futuro, tanto en lo referente al aumento de productividad y competitividad exigido por su inserción en el mundo global como en cuanto a la generación de igualdad de oportunidades, sin la cual no existe equidad social. Y la igual y la mejor calidad de la educación deben ser concretadas, para que efectivamente haya movilidad social en el ámbito de que se trata.

Y segundo -para ligarlo con esta iniciativa y con lo que aquí se ha estado discutiendo-, el cargo de director

es, sin duda, un elemento clave en la calidad de la enseñanza y en la evolución dinámica de los métodos educativos y de los proyectos educacionales a nivel de establecimientos.

Pienso que cada día hay más claridad y mayor consenso para entender que todo cargo público relacionado con funciones de carácter social relevante debe ser sometido a evaluaciones periódicas, a fin de que cada cierto tiempo quien lo ocupa demuestre tanto sus méritos como sus capacidades.

De ahí que resulta indispensable que en nuestro país todos los cargos de director de establecimiento educacional sean objeto de concurso.

Voto a favor.

El señor CHADWICK.- Señor Presidente, no hay un problema ideológico, contrariamente a lo que visualiza el Senador señor Ávila.

Soy ferviente partidario de que los cargos públicos se llenen por concurso y de que todas las actividades, sean públicas o privadas, estén sujetas a evaluaciones para su correcto desempeño. Pero, con la misma fuerza, soy ferviente partidario de que las cosas se hagan respetando siempre un

principio superior, el de la igualdad ante la ley, y de que no existan diferencias arbitrarias o discriminatorias cuando una norma legal regula este tipo de materias.

Por eso, me sumo a la reserva de constitucionalidad que formuló el Honorable señor Romero, no sólo por lo que Su Señoría argumentó en cuanto a cómo se afecta el artículo 19, N° 2°, de la Constitución, que asegura a todas las personas la igualdad ante la ley, sino también, y muy especialmente, por aquello a que hizo referencia el Senador señor Ávila.

Me explico.

Quienes ejercen funciones directivas en virtud del Estatuto Docente adquirieron el empleo bajo la protección jurídica de la titularidad del cargo y de la estabilidad laboral, en términos que dicha normativa estableció las causales por las que aquél puede perderse. Y esas personas, por disposición de la ley que este mismo Parlamento aprobó, incorporaron en su patrimonio, como derecho adquirido, todos los beneficios que la normativa sancionada les otorgó en su momento: titularidad en el cargo y estabilidad laboral. No se puede entonces, con posterioridad a su entrada en vigencia, quitar lo que esa ley otorgó, eliminar lo que ya encomendó.

Si ello no se respeta, se afectan derechos adquiridos y, por lo tanto, se lesiona el derecho de propiedad.

Por eso la ley N° 19.410, cuando reguló esta materia después del Estatuto Docente, lo hizo pensando en quienes ocuparan cargos directivos en el futuro, no dio efecto retroactivo a la norma pertinente, porque -y en el debate se entregó la misma fundamentación que ahora- se afectaban las disposiciones constitucionales en comento.

En múltiples proyectos sobre asuntos similares, nunca se ha afectado lo que la ley confirió. Es factible aprobar mecanismos para que las personas dejen sus cargos - jubilaciones anticipadas, beneficios económicos u otros incentivos- y se generen las vacancias, pero jamás se fija un plazo, porque de ese modo se afecta el derecho de propiedad bajo la fórmula de los derechos adquiridos que la propia legislación otorga.

Por eso, voto en contra del informe de la Comisión Mixta, precisamente a los efectos de cumplir el requisito formal necesario para recurrir al Tribunal Constitucional respecto de algo que el Parlamento siempre respetó: los derechos adquiridos de los trabajadores, que por primera vez

se están afectando ahora, en el caso de los directores de establecimientos educacionales.

El señor FERNÁNDEZ.- Señor Presidente, estamos frente a un informe de Comisión Mixta que la Cámara de Diputados aprobó en forma distinta de la usada por el Senado cuando se trata de sugerencias sometidas a su resolución por esa vía. De tal suerte que, a mi entender, ya no hay proposición que pueda tener algún valor, cualquiera que sea el quórum o la mayoría que aquí se alcance, y ya no podemos hacer lo que dicho órgano nos plantea.

Es más: si el Senado acogiera lo propuesto por la Comisión Mixta, la Cámara de Diputados podría entender que ambas ramas del Poder Legislativo estarían aprobando los artículos que no requieren quórum especial y, por consiguiente, remitir al Presidente de la República parte del proyecto, en circunstancias de que todo el acuerdo de esa Comisión debe entenderse rechazado.

En todo caso, debo puntualizar que en el acuerdo de la Comisión Mixta no se logró unanimidad respecto de varios puntos. En el ARTÍCULO 5º, número 14, sólo hubo mayoría para reponer con enmiendas el artículo 39 transitorio que aprobó

la Cámara de Diputados. Respecto del ARTÍCULO 9º, también se aprobó por mayoría el texto de la Cámara Baja. Tampoco hubo unanimidad para acoger los ARTÍCULOS 10 y 11 despachados por esa rama del Congreso.

Señor Presidente, en la Comisión Mixta se trata de obtener consenso para permitir aprobar en las respectivas Salas el paquete que resuelve un conflicto suscitado entre la Cámara de Diputados y el Senado. Y la proposición de aquel órgano no se hace cargo de la solución de ese conflicto, sino que simplemente aprueba determinadas normas, a veces por mayoría, con lo cual el problema subsiste.

En este caso hay cuatro materias que no se resolvieron en la forma como normalmente soluciona los conflictos una Comisión de tal naturaleza. Lo que busca la Comisión Mixta, ante desacuerdos entre las dos ramas del Parlamento, es precisamente la unanimidad, la existencia de normas aceptables para cada una de las Cámaras. Pero no se puede pretender imponer a una, con la mayoría de la otra, un criterio que no ha aprobado.

Por eso, creo que debemos rechazar el informe, pues las Comisiones Mixtas hacen una proposición en conjunto y no se puede aceptar una parte y rechazar otra.

Voto que no.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, entiendo, al igual que el Senador señor Fernández, que las soluciones a que arribó la Comisión Mixta no están plenamente recogidas en su informe. Y, por lo tanto, no veo cómo las intenciones de sus integrantes, si no están reflejadas en él, podrán materializarse.

Por esa razón, voto en contra.

El señor MARTÍNEZ.- Señor Presidente, la motivación para presentar esta proposición de ley tiene bastante fundamento. Empero el tratamiento que se dio al proyecto vulnerará el derecho de propiedad, como se ha expuesto en forma muy clara, y también desconocerá un problema humano que no veo resuelto en las disposiciones que ahora se nos sugieren. No se ha tenido suficiente cuidado en ello.

Por ejemplo, ¿qué pasará con los directores que estén por cumplir los plazos cuando entre en aplicación la ley y sean incorporados a la planta que ellos mismos dirigían? Hay un problema de dignidad de las personas que no se aborda. La idea de buscar calidad

puede ser aceptable y positiva, pero la solución humana no se no se ha tomado en consideración.

Por lo tanto, no sólo está en juego el derecho de propiedad, sino también el respeto a la condición humana. Porque un director con 20 años de servicio en un establecimiento y que, por las nuevas circunstancias que se consignan en los artículos del proyecto, tiene que dejar su cargo y quedarse en la misma comunidad escolar con igual sueldo pero en otro puesto, indudablemente se verá afectado en dos sentidos: primero, en las relaciones laborales con los demás docentes y con los padres y alumnos, y segundo, en su dignidad personal.

Aquí hablamos mucho de la dignidad personal, pero olvidamos que la ley debe hacer lo máximo por respetarla. Ello no se está logrando. No se propone una solución adecuada a un problema cuyo planteamiento original era bueno.

Por eso, voto en contra.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, me veo en la necesidad de dar a conocer algunos antecedentes que, por el lugar en que estamos y para sostener una posición transparente y seria, es imposible omitir.

Aquí se ha cuestionado que los directores tengan que concursar. Se ha planteado la igualdad ante la ley y un conjunto de aspectos relacionados con los derechos de

las personas. Pero quiero recordar que muchos de los directores que deberán postular en concursos fueron nombrados en sus cargos en el estado de excepción que existía en ese entonces. La gran mayoría -y ellos lo saben- reemplazó a docentes designados directores por haber ganado los respectivos concursos y que luego fueron destinados al último grado del escalafón que regía en la época al profesorado chileno. Y, sin temor a recibir algún rechazo físico desde las tribunas, afirmo que gran parte de esos directores fueron nombrados sin concurso y por un simple decreto con fuerza de ley.

Entonces, ¿de qué igualdad ante la ley estamos hablando? ¿Qué se está haciendo hoy, en un estado no excepcional y normado conforme al sistema democrático? Simplemente, se regula una situación en un marco de igualdad, en que todos tienen las mismas responsabilidades, los mismos deberes y los mismos derechos.

Lo que aquí planteo es así. Y nadie puede decir lo contrario, porque ésa es la verdad, ésa es la realidad.

Por supuesto, voto favorablemente.

El señor NÚÑEZ.- Señor Presidente, he solicitado el uso de la palabra por haber quedado bastante sorprendido por lo señalado en el sentido de que debiéramos respetar los derechos adquiridos de los trabajadores. Obviamente, que comparto tal aserto. Pero no debemos olvidar que han variado bastante las condiciones en que los trabajadores de los sectores público y privado

desempeñan sus funciones. En muchas oportunidades hemos aprobado disposiciones legales en virtud de las cuales la mayor parte de la Administración Pública quedó sometida a la posibilidad de concursos. No veo ninguna razón para que ello no vaya a ocurrir en un sector tan particularmente sensible como el de la educación.

Se argumenta la necesidad de seguir el criterio de garantizar los derechos adquiridos, en circunstancias de que ello no ha ocurrido en la mayor parte de nuestro sistema laboral.

Como esta normativa constituye un avance en nuestra educación y mejora su calidad, es muy importante aprobarla.

Voto a favor.

El señor PARRA.- Señor Presidente, hay algo que no se ha dicho en el curso del debate.

Cuando se aborda un proyecto de la magnitud de éste, que regula los principales instrumentos de la reforma educacional en Chile, debemos hacer cuanto esté a nuestro alcance para asegurar la armonía y eficacia de sus disposiciones.

Esta normativa es un todo y nos brinda una concepción de los establecimientos educacionales municipales con un grado de autonomía más alto para llevar adelante un proyecto educacional específico. No sólo el director del plantel va a tener esta responsabilidad. También será partícipe de ella la comunidad escolar, a través de consejos

escolares que tendrán carácter obligatorio. Y son justamente estos consejos los llamados a resolver los concursos, en función de los proyectos de desarrollo que presenten quienes postulen al cargo de director.

También, en los establecimientos con directores anteriores a la dictación de la ley N° 19.410 los consejos escolares entrarán en funcionamiento. Y con facilidad se producirán desencuentros entre director y consejo, que ciertamente no serán saludables, por afectar la marcha de los planteles y redundar negativamente en la calidad de la educación.

En nombre de la coherencia, voto a favor del informe de la Comisión Mixta.

El señor ROMERO.- Señor Presidente, quiero referirme muy brevemente a algunos planteamientos que hemos escuchado. No voy a reiterar los relativos a la inconstitucionalidad, porque quedaron claramente explícitos.

Me llama la atención que en este proyecto, que es de antigua data, se haya persistido en una materia respecto de la que, desde el primer instante hicimos presente en forma muy leal su inconveniencia, por cuanto afectaba la igualdad ante la ley y los derechos adquiridos. Incluso, recuerdo que en el Senado la iniciativa fue devuelta a la Comisión respectiva por no haberse analizado de modo correcto el

punto. Y la introducción de normas pertinentes en un proyecto cuyas ideas matrices no tienen nada que ver con ellas constituye un segundo error, porque se referían a temas atendibles y en cuya aprobación, probablemente, habríamos estado de acuerdo.

Por otro lado, se hace un cargo gratuito a personas que han entregado una vida entera a la dirección y al trabajo docente.

Me sorprende que las observaciones del caso provengan de quien es colega de ellas. Y lo digo porque, realmente, jamás se han negado a ser evaluadas. ¡Jamás! Muy por el contrario, sus merecimientos provienen de los rendimientos en los planteles que dirigen.

No me parece correcto rasgar vestiduras cuando se pide respeto mínimo a la propia normativa y a la Constitución Política.

Por eso, voto negativamente.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Señor Presidente, todos estamos conscientes de que, para los efectos pertinentes, el resultado de esta votación igual va a implicar la necesidad de presentar un veto para dilucidar la materia.

Nuestras discusiones en el Senado son justamente para dejar establecido el planteamiento de cada uno en la historia fidedigna de la ley y para las eventuales reclamaciones posteriores.

Quiero referirme sólo a tres o cuatro temas.

En primer lugar, valoro las expresiones del Senador señor Parra.

La verdad es que este proyecto ha sido larga y difícilmente discutido. Para quienes hemos trabajado todo este tiempo en la Comisión de Educación ha sido extremadamente complicado mantener los derechos de las personas y procurar dar liderazgo a los establecimientos en su conjunto -no voy a abundar en más argumentaciones, por razones de tiempo-, de manera que signifiquen auténticamente una mejoría de la educación pública, tan vilipendiada cuando aparecen los resultados de las pruebas SIMCE y de las encuestas, lo cual se contradice con el afán permanente de avanzar en este campo.

Cuando se rechaza el proyecto o se critican algunos puntos esenciales, especialmente los relativos a las reclamaciones ante el Tribunal Constitucional -casi

increíbles en su contenido-, lo que tratamos de hacer es lograr cierta coherencia. No se puede criticar la educación pública y después, simplemente, no dar la oportunidad de mejorarla.

En segundo lugar, está claro que son dos las cuestiones que hoy votamos: las ternas o las quinas y los registros de asistencia. Mirado en perspectiva el proyecto, con franqueza debo decir que estos temas son menores. Se podrían obviar en una discusión muy rápida. Da exactamente lo mismo; no tienen mayor fuerza. Pero hay dos puntos de envergadura: la designación de los directores y las materias que han sido objeto de reclamaciones.

En relación a estas últimas, adelanto que los Senadores de esta bancada no las consideraremos - respaldaremos el proyecto tal como salió-, porque las estimamos contrarias al bien común y no sustentan la equidad que queremos dar al sistema educacional en su conjunto.

Me parece increíble que se reclame porque en un establecimiento que recibe fondos del Estado se tome en cuenta el planteamiento de quienes lo administran, que son privados, o que no pueda incorporarse el 15 por ciento

requerido como una manera de lograr una verdadera integración con la sociedad. Ya lo mencioné en esta Sala hace un tiempo.

Me parece increíble que se rechacen los consejos escolares.

Me parece increíble que quienes no puedan pagar deban ser sacados del establecimiento.

Hay una concepción distinta de lo que es la educación.

Hemos elaborado el proyecto discutiendo con el Colegio de Profesores y recogiendo todas las opiniones.

¿Cuáles eran los temas centrales?

Primero, para una buena dirección se requieren básicamente tres condiciones: que el director sea elegido de manera contemporánea, y no permanezca quince o veinte años en el cargo; que tenga capacidad para actuar -porque no podemos pedirle responsabilidad si no le damos libertad para actuar-, y que se resguarden sus derechos.

Y, en este sentido, el texto aprobado es clarísimo, como lo conversé con algunos señores Senadores de la Oposición que tenían dudas. No se agravia el derecho de nadie

por el hecho de que se postule a director mediante un concurso.

Además, pido coherencia a los señores Senadores que rechazan esta opción. Lo que señaló el Honorable señor Muñoz Barra es cierto: los derechos humanos fueron agredidos en un tiempo por muchos -no todos- directores que llegaron a estos cargos en tales circunstancias.

Ahora no estamos generando la misma condición respecto de quienes se van a ir. Tampoco los agraviamos de manera alguna. No quiero que mis palabras se interpreten en el sentido de que estamos haciendo lo mismo que lo ocurrido en determinado momento y que nosotros criticamos.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Ha terminado su tiempo, señor Senador.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Concluyo inmediatamente, señor Presidente.

Si queremos ser coherentes con los roles del establecimiento educacional y del director y respetuosos de los derechos de quienes no sean elegidos conforme a esta normativa, debemos aprobar en conciencia y sin problemas lo resuelto por la Comisión Mixta.

Voto que sí.

El señor SABAG.- Señor Presidente, no cabe duda de que en estos últimos años el Gobierno y el Parlamento han hecho esfuerzos gigantescos para llevar adelante la reforma educacional. Todos comprendemos que en la era del conocimiento no puede seguir perdiéndose inteligencia por no tener acceso a la educación.

Por eso, estas modificaciones a la normativa sobre jornada escolar completa son absolutamente adecuadas. La concursabilidad de los cargos de director es fundamental.

Todos estamos empeñados en mejorar la calidad de la educación. Las inversiones del Estado en esta área son enormes. Se nos critica que los resultados de esta gran inversión no se vean. ¿Es responsabilidad del Presidente de la República, de los Ministros, de nosotros? Sin duda, alguna responsabilidad nos cabe. Pero la primera responsabilidad corresponde al director del establecimiento, a los padres, a los profesores. Todos, en conjunto, tenemos la responsabilidad de educar. Pero cuando el director es inamovible y no le ocurre nada, pase lo que pase, entonces...

La señora MATTHEI.- No les pasa lo mismo.

El señor SABAG.- Señora Senadora, yo nunca la interrumpo. Así que le pido que me escuche.

Ahora, si quiere una interrupción, con todo gusto se la concedo.

El señor LARRAÍN (Presidente).- No puede, señor Senador, porque estamos en votación.

El señor SABAG.- El programa Montegrande se perdió sólo por mala actitud del director. Se fueron las platas de la comuna, y nadie podía hacerle nada.

¿De qué manera se puede sacar de su cargo a ese director? Por lo menos, que concurse.

Cada ciertos años, nosotros concursamos para llegar al Senado. ¡Todos lo hacemos! ¿Por qué se tiene miedo a la concursabilidad?

Se pregunta si será factible cumplir los años para jubilar. Eso -como señaló el Senador señor Ruiz-Esquide- está contemplado claramente. Dice la norma respectiva: "Los directores a que se refiere el inciso anterior, a quienes falte para cumplir la edad de jubilación el tiempo equivalente a la duración de un período como director, o un plazo menor, tendrán derecho a ser designados o contratados

en un cargo en la dotación docente con la misma remuneración, hasta cumplir su edad de jubilación.”.

No se pretende perjudicarlos. ¡Por favor, entiéndanlo Sus Señorías! Queremos mejorar la educación. Y el motor principal de un establecimiento es su director. Por tal razón, esta norma es una señal. La responsabilidad en la educación y su éxito es de todos, pero partiéndose por el director del establecimiento.

Voto a favor del informe de la Comisión Mixta.

El señor SILVA.- Señor Presidente, me sorprende la argumentación que he escuchado a los señores Senadores de Oposición.

Durante muchos años enseñé en la cátedra que en Derecho Público no hay derechos adquiridos, principio que no ha cambiado con la Constitución vigente. Se equivocan esos Honorables colegas al interpretar la defensa del derecho de propiedad como lo han hecho, pues se trata de otra cosa. En este sentido, una vez más pretenden introducir cláusulas del Derecho Privado en el campo del Público, en el cual, por razones de interés común y general, se han hecho prevalecer principios como el que he señalado.

Por lo demás, hasta el día de hoy la legislación ha aplicado invariablemente el criterio que hemos sustentado. Sobre el particular, me permito recordar a Sus Señorías cómo se han reducido las pensiones.

Perdóneseme si traigo a colación un ejemplo que podría considerarse, si se quiere, "sabroso". Cuando el Senador que habla jubiló como Contralor General, la legislación señalaba que la pensión respectiva era la más alta de la República. Sin embargo, actualmente su monto es inferior a la de un oficial mayor de Carabineros. Si Sus Señorías lo desean, pueden comprobarlo, ya que la realidad es ésa. Y no lo menciono por mi caso personal, ya que naturalmente nunca reclamé, pues leyes de Derecho Público determinaron tal consecuencia.

Y no sólo se trató de esa situación. Además, como se debe recordar, se terminó con la reajustabilidad de los sueldos de los funcionarios de las primeras categorías. Y eso que, según mis Honorables colegas, eran derechos adquiridos. También se terminó con la reajustabilidad de las pensiones según el sueldo en actividad. Igualmente ello decía relación a derechos adquiridos, según se ha afirmado. Y se dictaron

leyes al respecto y los tribunales de justicia evacuaron centenares de fallos en que mantuvieron tal criterio, como lo siguen haciendo hasta ahora.

Los concursos y su regulación son normas de Derecho Público no sujetas a la respetabilidad de conceptos sobre el derecho de propiedad en el área privada. Sin embargo, ahora eso se quiere cambiar.

No sé si mis papeles estarán "mojados", pero hasta hoy veo que los principios del Derecho Público se mantienen con los criterios a que he hecho referencia. Y como puedo apreciar que se desea modificarlos, eso quiere decir que hasta allí llegará el imperio del empresariado y de las normas privadas que pretenden acabar con el Estado y reducirlo a una mínima expresión.

Voto que sí.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, seré breve.

Voy a pronunciarme favorablemente, a pesar de que, como aquí se ha expresado, la votación no va a tener ningún efecto -estoy totalmente de acuerdo con lo manifestado por el Honorable señor Fernández- aunque se reúna el quórum exigido.

Ella debe ser una sola, de acuerdo con el artículo 31 de la Ley Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Seguramente vamos a enviar a la Cámara de Diputados un texto conforme a lo que aprobemos y ésta tendrá que remitir al Presidente de la República lo que estime que ha sido despachado como ley.

A mi modo de ver, el informe de la Comisión Mixta no está aprobado ni va a ser aprobado. Por lo tanto, creo que el señor Ministro -lo hemos conversado- deberá considerar la vía del veto para poder completar las disposiciones que probablemente van a quedar sin aprobación.

En todo caso, también quiero dejar constancia de que, a mi juicio, el tema del concurso no es una materia que podamos descalificar.

Adicionalmente, estoy de acuerdo por completo con lo dicho por el Senador señor Silva en el sentido de que en Derecho Público no existen derechos adquiridos. Es una norma fundamental. Además, la jurisprudencia de la Corte Suprema lo ha reconocido en reiteradas oportunidades respecto de muchos tipos de derechos adquiridos, sobre todo en cuanto al tema de la jubilación.

Por tal motivo, no se puede alegar por esa vía. En mi opinión, es bueno instituir una norma de concursabilidad que dé garantías acerca de la seriedad con que deben desempeñarse los cargos. Por lo demás, es algo que resulta coherente con lo que ya aprobamos para el servicio civil de la Administración Pública. Al efecto, elaboramos una legislación que establece un sistema de concursabilidad que rige hasta en los más altos cargos, y es de esperar que funcione, porque es bueno.

Lo que sí hay que hacer es consignar un procedimiento que brinde seguridad y estabilidad a quienes han desempeñado cargos de director o de profesor en un colegio por largo tiempo, para evitar que debido al concurso queden sin la posibilidad de continuar trabajando o resulten perjudicados.

En consecuencia, debemos buscar una legislación que contenga los resguardos necesarios para que lo que antes señalé quede absolutamente asegurado respecto del cuerpo docente, que también merece respeto y una garantía.

Por tales razones, voto favorablemente el informe, esperando el veto, que ojalá permita resolver el asunto.

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

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminada la votación.

--Se rechaza el informe de la Comisión Mixta por no haberse reunido el quórum constitucional exigido, al registrarse 17 votos a favor y 14 en contra.

Votaron por la afirmativa los señores Ávila, Boeninger, Flores, Foxley, Frei (doña Carmen), Gazmuri, Moreno, Muñoz Barra, Núñez, Ominami, Parra, Ruiz, Ruiz-Esquide, Sabag, Silva, Viera-Gallo y Zaldívar (don Andrés).

Votaron por la negativa los señores Arancibia, Bombal, Cantero, Coloma, Cordero, Chadwick, Espina, Fernández, García, Larraín, Martínez, Matthei, Romero y Stange.

El señor MUÑOZ BARRA.- ¿Me permite, señor Presidente?

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

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, para los efectos de la Versión Oficial, pido que se corrija la interpretación equivocada del Senador señor Romero respecto de que en mi análisis habría lesionado la idoneidad de los directores de

escuela que se hallan en el centro de la cuestión. Muy por el contrario: siento respeto por ellos.

Evidentemente, soy partidario del procedimiento, porque, siendo profesor, conozco la materia y estoy convencido de que debe haber un solo sistema que permita ocupar los cargos de liderazgo en los establecimientos educacionales.

ENMIENDAS A NORMAS SOBRE PROCESO ELECTORAL MUNICIPAL. INFORME

DE COMISIÓN MIXTA

El señor LARRAÍN (Presidente).- Corresponde tratar el informe de Comisión Mixta recaído en el proyecto que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades con el objeto de precisar o corregir normas sobre el proceso electoral. La urgencia ha sido calificada de "suma". (Véase en los Anexos documento 8)

3417-06

~~Enmiendas a normas sobre proceso electoral municipal. Informe de Comisión Mixta~~

--Los antecedentes sobre el proyecto (3417-06) figuran en los

Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 37ª, en 9 de marzo de 2004.

Informes de Comisión:

Gobierno, sesión 40ª, en 17 de marzo de 2004.

Gobierno (certificado), sesión 45ª, en 7 de abril de 2004.

Gobierno (segundo), sesión 53ª, en 4 de mayo de 2004.

Mixta, sesión 1ª, en 8 de junio de 2004.

Discusión:

Sesiones 48ª, en 13 de abril de 2004 (se aprueba en general); 54ª, en 5 de mayo de 2004 (se aprueba en particular).

El señor HOFFMANN (Secretario).- La controversia entre ambas ramas del Congreso se originó en el rechazo de la Honorable Cámara de Diputados a la modificación efectuada por el Senado al número 2 del artículo único, en cuanto a la sustitución del párrafo final de la letra c) del artículo 74 de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, donde se estableció que tampoco podrían ser candidatos a alcalde o a concejal "las personas que se hallaren procesadas según el Código de Procedimiento Penal o fueren imputadas según las normas del Código Procesal Penal, por delito que merezca pena aflictiva o condenadas a pena aflictiva."

La Comisión Mixta formula en su informe la recomendación destinada a resolver la divergencia, la que fue acordada por la unanimidad de sus miembros, Senadores señores Bombal, Núñez, Ríos, Sabag y Stange, y Diputados señora Caraball y señores Becker, Pérez (don José), Valenzuela y Varela.

La proposición consiste en establecer que "Tampoco podrán ser candidatos a alcalde o a concejal las personas que se hallen condenadas por crimen o simple delito que merezca pena aflictiva."

Sus Señorías tienen a la vista un boletín comparado dividido en cinco columnas, donde se transcriben los artículos pertinentes de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades; el texto aprobado por la Cámara de Diputados; el aprobado por el Senado; la proposición de la Comisión Mixta y el texto final que resultaría de aceptarse dicha propuesta.

Cabe señalar que la recomendación de la Comisión Mixta debe ser acogida con el voto conforme de 27 señores Senadores.

Corresponde finalmente consignar que la Cámara de Diputados, en sesión del 19 de mayo recién pasado, dio su aprobación al referido informe.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En discusión el informe de la Comisión Mixta.

Tiene la palabra el Honorable señor Ruiz-Esquide.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Presento mis excusas a la Mesa, pero deseo pedir autorización para que la Comisión de Salud pueda sesionar a las 19, lo cual requiere el pronunciamiento favorable de la Sala.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Creo que debemos enfrentar una realidad: se está iniciando el debate de un asunto que requiere un quórum constitucional de aprobación de cuatro séptimos de Senadores en ejercicio. Por lo tanto, si se autoriza el funcionamiento de una Comisión, simplemente demos por hecho que no cumpliremos con tal exigencia.

Con los señores Senadores presentes en la Sala, ya no contamos con el quórum necesario.

En consecuencia, estamos frente a un problema mayor que el recién planteado por el Honorable señor Ruiz-Esquide.

Tiene la palabra el Senador señor Sabag.

El señor MUÑOZ BARRA.- Señor Presidente, quería plantear...

El señor LARRAÍN (Presidente).- Perdón, Su Señoría, pero antes había pedido la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, el informe fue aprobado por la unanimidad de la Comisión Mixta. La cuestión radica en que no contamos con el quórum exigido, porque de lo contrario podríamos despacharlo rápidamente.

El texto fue acogido por unanimidad, además, en la Cámara de Diputados. Por lo tanto, no existen diferencias y se trata de una materia de mucha importancia en el proceso electoral.

Ojalá que sea posible pronunciarse ahora. Si no, ello debería hacerse mañana.

El señor LARRAÍN (Presidente).- No cabe la menor duda de que el informe no debería tener dificultades para su aprobación en la Sala. Sin embargo, no hay suficientes Senadores presentes para tal efecto.

Entonces, una alternativa es tocar los timbres y esperar algunos minutos mientras se desarrolla el tratamiento del tema. Si no se reuniera el quórum requerido, se podría

acoger la idea de la segunda discusión, que entiendo ha planteado el Honorable señor Muñoz Barra.

Por mi parte, esperarí­a por el quórum necesario. Propongo no resolver lo solicitado por el Senador señor Ruiz-Esquide hasta que se efectúe el debate.

El señor RUIZ-ESQUIDE.- Ello puede ser hasta un minuto antes de las 19, señor Presidente.

Muchas gracias.

El señor LARRAÍN (Presidente).- El Orden del Día termina a esa hora, Su Señoría, de manera que todavía tenemos tiempo para discutir el informe.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Honorable señor García.

El señor GARCÍA.- Señor Presidente, sugiero realizar votación nominal, porque eso permitiría que se fueran integrando los señores Senadores hasta completar los 27 votos requeridos.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Si se toma la votación en esa forma y no se reúne el quórum, se rechaza el informe de la Comisión Mixta. De modo que las consecuencias son graves y definitivas.

En tal caso, pienso que sería procedente acoger el planteamiento del Honorable señor Muñoz Barra, pues si no se registrara la votación necesaria el resultado sería peor.

El señor MUÑOZ BARRA.- Sobre esa base, señor Presidente, es mejor pedir segunda discusión.

Me parece que los otros proyectos en tabla también necesitan el mismo quórum.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Señor Presidente, ¿por qué no se da por cerrado el debate y se aplaza la votación para la sesión de mañana, a primera hora?

El señor LARRAÍN (Presidente).- Terminada la primera discusión, el informe quedaría para segunda discusión y votación.

En realidad, si existe acuerdo, se puede dejar pendiente para la próxima sesión sólo la votación.

El señor ZALDÍVAR (don Andrés).- Más que segunda discusión, lo procedente es aplazar la votación.

El señor LARRAÍN (Presidente).- Si le parece a la Sala, se aplazará la votación del informe para la sesión de mañana, en el orden que corresponda según las urgencias previamente fijadas.

--Así se acuerda.

ENMIENDA DE LEY N° 19.525, SOBRE REGULACIÓN DE EVACUACIÓN Y**DRENAJE DE AGUAS LLUVIAS**

El señor LARRAÍN (Presidente).- Proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados sobre modificación de la ley N° 19.525, que regula los sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias, con informe de la Comisión de Obras Públicas y urgencia calificada de "simple".

3264-09

--Los antecedentes sobre el proyecto (3264-09) figuran en los

Diarios de Sesiones que se indican:

Proyecto de ley:

En segundo trámite, sesión 41ª, en 30 de marzo de 2004.

Informe de Comisión:

Obras Públicas, sesión 58ª, en 18 de mayo de 2004.

El señor HOFFMANN (Secretario).- La Comisión discutió sólo en general el proyecto, cuyo objetivo principal es perfeccionar el mecanismo de evacuación y drenaje de aguas lluvias regulado en la ley N° 19.525, definiendo, entre otras materias, su financiamiento y la participación del sector privado mediante el sistema de concesiones.

La iniciativa fue aprobada en general por la unanimidad de los miembros presentes de ese órgano técnico, Honorables señores Cordero, Horvath y Sabag, en los mismos términos en que lo hizo la Cámara de Diputados, consignándose su texto en el informe.

Los incisos decimocuarto y decimoquinto que, según el número 2 del artículo 1º del proyecto, se agregan al artículo 1º de la ley Nº 19.525 tienen el carácter de normas orgánicas constitucionales, por lo que requieren para su aprobación el voto conforme de 27 señores Senadores.

Finalmente, cabe recordar que el articulado se debe analizar por la Comisión de Hacienda en el trámite de discusión particular.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En discusión general.

Ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Honorable señor Sabag.

El señor SABAG.- Señor Presidente, como Presidente accidental de la Comisión de Obras Públicas -el titular es el Senador señor Frei, quien se encuentra enfermo-, tengo el honor de informar respecto del proyecto, originado en Mensaje de Su Excelencia

el Presidente de la República y con urgencia calificada de "simple" el 4 de mayo del año en curso.

Ese órgano técnico se abocó al estudio del asunto en tres sesiones, celebradas en 6 de abril y 4 y 11 de mayo del presente año.

Es de público conocimiento que las principales ciudades -en especial, Santiago- soportan en forma recurrente fenómenos de pluviosidad que alteran sensiblemente su normal funcionamiento, provocando serios anegamientos que generan cuantiosos daños tanto a las personas como a las viviendas y redes de transporte, al igual que a la calidad de vida, en general.

Durante el año recién pasado, gran parte del territorio resultó afectado por graves inundaciones, lo que hizo evidente el desafío que enfrenta el país respecto del manejo de las aguas lluvias.

Muchos se preguntan a qué se deben estas imágenes recurrentes, por qué suceden siempre y, además, quiénes son los responsables de tales situaciones. Siempre se llega al mismo punto: no hay presupuesto para ese tipo de obras. En 2002 se registraron las mayores lluvias en más de un siglo,

con el resultado de 9 muertes, más de 50 mil damnificados y sobre 32 millones de dólares en daños.

Hasta fines de los años ochenta, el Servicio Nacional de Obras Sanitarias (SENDOS) era el responsable de los sistemas de aguas lluvias, agua potable y alcantarillado. Esta realidad cambió en 1988, a partir de la dictación de la Ley General de Servicios Sanitarios (decreto con fuerza de ley N° 382), que dejó el manejo de las aguas lluvias fuera del ámbito de las empresas sanitarias que se creaban, sin asignar claramente la responsabilidad del asunto a ningún organismo del Estado. La razón para ello fue de índole estrictamente económica: hacer más rentables las empresas que se iban a privatizar.

La solución del problema de falta de definición de los organismos responsables se produjo sólo en 1997, con la aprobación de la ley N° 19.525, que regula los sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias. Dicha normativa le asignó al Ministerio de Obras Públicas la planificación, estudio, proyección, construcción, reparación, mantención y mejoramiento de la red primaria de sistemas de evacuación y drenaje de aguas lluvias, mientras que la red secundaria la

dejó a cargo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, al que le corresponde directamente su planificación y estudio y, a través de los Servicios de Vivienda y Urbanización, la proyección, construcción, reparación y mantención.

Sin embargo, el principal aspecto no definido en esa ley tiene que ver con la forma como se ha de abordar lo atinente a las grandes inversiones requeridas para dar solución a la evacuación y drenaje de aguas lluvias en los centros urbanos afectados recurrentemente por fenómenos de inundación o anegamiento.

En tal contexto, la iniciativa legal en informe está orientada a modificar el cuerpo legal sobre aguas lluvias con el propósito de mejorar la eficiencia y la equidad en el funcionamiento de los sistemas de evacuación y drenaje existentes en la actualidad y, como se ha dicho, resolver las grandes necesidades de inversión.

A modo de ejemplo, tan solo en el Plan Maestro de Aguas Lluvias del Gran Santiago se ha estimado un requerimiento de inversión total en la red primaria, de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, cercano a los 690 millones de dólares. De estas obras, una proporción importante (aproximadamente 200 millones de dólares) ya se está materializando con los recursos de la Dirección de Obras Hidráulicas y a través de las concesiones viales, pues, en muchos casos, tales obras cruzan por los lugares más

vulnerables a la acción de las aguas lluvias de la Capital, como son sus sectores sur y norponiente. Estas inversiones, que se han de concretar en un plazo inferior a 3 años, atenuarán en forma muy importante las inundaciones de los sectores más críticos de Santiago.

Esto es sólo una parte de la tarea -la cual es de largo plazo- que se requiere para garantizar un funcionamiento normal de la ciudad frente a episodios frecuentes de lluvias. Por lo tanto, para el logro de dicho objetivo, resulta indispensable continuar invirtiendo.

Finalmente, es necesario considerar inversiones por 1.700 millones de dólares para el establecimiento de las redes primarias de los "Planes Maestros" de todo el país, que ya están estudiadas y que abarcan a las ciudades de más de 50 mil habitantes.

La iniciativa legal en estudio tiene por objeto perfeccionar el mecanismo de evacuación y drenaje de aguas lluvias regulado en la ley N° 19.525, definiendo, entre otras materias, su financiamiento y la participación del sector privado en la solución del mismo por medio del sistema de concesiones.

Para que se lleve a la práctica ese propósito se propone, fundamentalmente, permitir la participación del sector privado en las obras de evacuación y drenaje de aguas lluvias mediante la figura del contrato de concesión de obra pública, de lo cual deriva la

regulación complementaria que el proyecto formula (usuarios que deberán pagar las obras, tarifa, facturación y cobranza, etcétera).

Con tal finalidad, se plantea lo siguiente:

1) Autorizar que las obras de los colectores de aguas lluvias se ejecuten, se mantengan y se operen a través de dos modalidades: una, mediante el Ministerio de Obras Públicas y los Servicios de Vivienda y Urbanización, y otra, a través del sistema de concesiones de obra pública fiscal.

2) Financiar la construcción de las obras de los colectores de aguas lluvias con el pago de una tarifa, determinada en función del avalúo fiscal del predio ubicado en la zona servida por el respectivo colector.

3) Conferir mérito ejecutivo a la boleta o factura que acredite la deuda, emitida por la sociedad concesionaria, para su cobro judicial, si no se pagara voluntariamente.

4) Otorgar un subsidio a las mismas personas que en la actualidad tienen subsidio de agua potable y alcantarillado, para pagar la tarifa, en todo o en parte, por el uso de los colectores de aguas lluvias, y

5) Imponer a los urbanizadores la obligación de construir colectores de aguas lluvias según el Plan Maestro correspondiente al terreno que se urbanizará.

Durante el análisis del proyecto en análisis se escucharon las opiniones del Ministro de Obras Públicas, señor Javier Etcheberry; del Subsecretario de Obras Públicas, señor Clemente Pérez; de representantes del Colegio de Ingenieros y de la Cámara Chilena de la Construcción; del Jefe de la División de Planes, Estudios e Inversiones del Ministerio de Planificación y Cooperación; del Instituto Libertad y Desarrollo; del Colegio de Arquitectos; del Presidente de la Asociación Nacional de Empresas de Servicios Sanitarios, que hizo observaciones importantes; del Presidente de la Cámara Chilena de la Construcción de Concepción, y del Presidente de la Asociación de Protección al Consumidor, quienes, en general, recomendaron la aprobación de la iniciativa, la cual responde a la necesidad de contar con una estrategia integral que, adecuándose a la realidad económica del país, proporcione una solución de largo plazo que evite los daños que actualmente causan las inundaciones.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, aprobó en general el proyecto y recomienda a la Sala proceder en los mismos términos.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente.

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

Ofrezco la palabra.

Cerrado el debate.

En atención a que éste es un proyecto cuya aprobación requiere quórum especial, considero prudente postergar su votación para una próxima sesión.

Si le parece a la Sala, se procederá en esos términos.

Así se acuerda.

El señor LARRAÍN (Presidente).- En conformidad al artículo 61 del Reglamento, por no haber quórum en la Sala y por faltar menos de 20 minutos para su término, se levanta la sesión.

--Se levantó a las 18:46.

Manuel Ocaña Vergara,

Jefe de la Redacción

A N E X O S

DOCUMENTOS

1

PROYECTO DE LEY, EN TRÁMITE DE COMISIÓN MIXTA, QUE CREA LA COMUNA DE ALTO BIOBÍO (3342-06)

La Cámara de Diputados ha tomado conocimiento del rechazo por parte de ese H. Senado al proyecto que crea la comuna de Alto Biobío, en la Región del Biobío, boletín 3342-06.

En razón de lo anterior, esta Corporación acordó que los Diputados que se indican a continuación, concurren a la formación de la Comisión Mixta:

- DON JOSÉ PÉREZ ARRIAGADA
- DON JOSÉ MIGUEL ORTIZ NOVOA
- DON JAIME QUINTANA LEAL
- DON VÍCTOR PÉREZ VARELA
- DON GERMÁN BECKER ALVEAR

Lo que tengo a honra poner en conocimiento de V. E., en respuesta a vuestro oficio N° 23.735 de 18 de mayo de 2004.

Dios guarde a V.E.

(FDO.): PABLO LORENZINI BASSO, Presidente de la Cámara de Diputados.- CARLOS LOYOLA OPAZO, Secretario General de la Cámara de Diputados

2

NUEVO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS QUE MODIFICA LA LEY N° 18.290, EN MATERIA DE TRÁNSITO TERRESTRE (999-15)

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, enunciado en el rubro, originado en un Mensaje de S.E. el Presidente de la República, con urgencia calificada de "suma", el 18 de mayo de 2004.

- - - - -

Dejamos constancia, para los efectos reglamentarios, de que este proyecto de ley no contiene normas de ley orgánica constitucional, ni de quórum calificado, ni disposiciones que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda o por la Excma. Corte Suprema.

- - - - -

Durante el estudio de este proyecto de ley, vuestra Comisión contó con la asistencia del Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz; del ex y del actual Asesor Legislativo del Subsecretario, señores Patricio Bell y Lautaro Pérez, respectivamente; del ex y actual Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), señores Antonio Dourthé y Freddy Ponce, respectivamente; del Asesor Jurídico y de la Ingeniero de dicha Comisión, señor Leonardo Aravena y señora Marcela Lobo;

del Asesor Legislativo del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Domingo Sánchez; del Teniente Coronel de la Dirección de Tránsito y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, señor Gonzalo Aguilar; del Teniente Coronel de la Dirección de Tránsito y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, señor Nelson Guzmán; del Capitán de la Dirección de Tránsito y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, señor Ramiro Larraín; de Custodia Santiago, señores Eulogio Altamirano, José Luis Sotomayor y Jean Manuel Rivera; del Presidente de la Asociación Chilena de Leasing, señor Andrés Charme; del Gerente de la Asociación Chilena de Leasing, señor Carlos Campo; del Abogado de dicha Asociación, señor Carlos Letelier y de la Asesora del Senador Novoa, señora Hedy Matthei

- - - - -

ANTECEDENTES

Este proyecto de ley ingresó al Senado el 11 de agosto de 1999 y, luego de darse cuenta del mismo, se acordó enviarlo a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones y a la de Constitución, Legislación, Justicia y Reglamento.

Posteriormente, el 5 de septiembre de 2000, la Sala acordó que este proyecto fuera informado por esta última Comisión, sólo con ocasión del segundo informe.

Con fecha 3 de octubre de 2000, durante la discusión en general de esta iniciativa legal, la Sala del Senado acordó que volviera a vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones, obviándose el trámite al segundo organismo técnico mencionado, con la finalidad de que ésta lo estudiara en general y en particular, a la vez, proponiendo un nuevo articulado en un nuevo primer informe, el que deberá ser aprobado en general por la Sala, para después continuar con el trámite de segundo informe.

Al volver este proyecto de ley a vuestra Comisión, ésta celebró dos sesiones: la primera, el 28 de noviembre de 2000 y, la segunda, el 18 de diciembre de ese mismo año. En dichas sesiones, la Comisión estudió las primeras enmiendas propuestas por la Honorable Cámara de Diputados a este proyecto de ley y, enseguida, de común acuerdo con los representantes del Ejecutivo, acordaron formar un grupo de trabajo para que éste revisara todas las normas de la Ley de Tránsito, proponiendo la eliminación o derogación de aquellas disposiciones de carácter reglamentario, ya que no serían materia de ley y, además, impedirían efectuar los cambios que la técnica, la seguridad y los adelantos aconsejan realizar.

Por ejemplo, el artículo 66 establece que las motonetas lleven freno de pie, en circunstancias de que éstas se fabrican con freno de mano; el artículo 81 señala que el tubo de escape debe permitir la evacuación del gas sólo en forma paralela a la calzada, cuando la inmensa mayoría de los modelos de vehículos -por razones ambientales- es fabricada con el tubo hacia el piso.

En efecto, se propuso que se derogaran todos aquellos artículos que norman aspectos técnicos de los vehículos, tales como: frenos, luces, bocina, tubo de escape y dispositivos para casos de emergencia.

Cabe tener presente que el proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados contiene normas que abordan las siguientes materias: fotorradars o equipos de registro de infracciones; límites de velocidad; participación en accidentes de tránsito; subida y bajada de vehículos; autorización de actividades deportivas en la vía pública; señalizaciones de tránsito; línea de detención de vehículos; indicaciones de semáforos; revisión técnica de vehículos; responsabilidad del propietario por mal estado del vehículo; evasión del lugar del accidente como delito; paso de peatones; publicidad de los informes de accidentes; infracciones y contravenciones; delitos y cuasidelitos; estacionamientos reservados y paraderos de taxis; estacionamientos en caminos y vías rurales; cruces ferroviarios; vehículos antiguos o de colección, y visibilidad en calles y vías.

Por otra parte, también la Comisión consideró que debería actualizarse la ley en materia de señalización de tránsito incorporando señales luminosas internacionalmente empleadas, algunas de las cuales también son usadas en Chile, no estando consagradas en la ley. Las señales que se incorporan son: semáforos para peatones y ciclistas, luz blanca para el transporte público y semáforos para cruces ferroviarios. Adicionalmente, se establece una priorización de las señales, resolviéndose así posibles contradicciones entre ellas.

También la Comisión estimó que entre las normas que mejoran la seguridad de tránsito se deberían consignar las que dicen relación con las siguientes materias: nueva definición de paso peatonal, eliminando los imaginarios y limitándola a los señalizados; uso obligatorio de cinturón de seguridad en asientos traseros, siempre que esté instalado; uso obligatorio de cinturón de seguridad en vehículos de transporte escolar; prohibición de llevar niños en los asientos delanteros; uso obligatorio de sillas de seguridad o instalaciones especiales para menores; mejoramiento de la visibilidad en los cruces; prohibición de descender de un vehículo y de abrir puertas sin cerciorarse de que no haya peligro; prohibición de estacionar en las bermas, salvo emergencias; facultad a inspectores fiscales para retirar vehículos abandonados en la vía y tipificación como infracción grave el uso de elementos destinados a evadir la fiscalización.

Otros temas varios que la Comisión fue partidaria de analizar fueron: la definición de pistas y vías de uso exclusivo; que las denuncias por incumplimiento de las normas sobre jornada de trabajo se efectúen a la Inspección del Trabajo y no al Juzgado; inscripción en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados de los arrendamientos con opción de compra; prohibición de estacionar en el entorno de recintos policiales, militares y de Gendarmería, limitada a 15 metros de la puerta principal; estacionamiento para taxis según reglamento de licitación; etc.

Demás está decir, que en el tiempo transcurrido entre el estudio efectuado por el grupo de trabajo señalado anteriormente y la reanudación del análisis de este proyecto de ley por vuestra Comisión, se aprobaron diversas leyes que modifican la Ley de Tránsito, tales como la que fija los límites de velocidad, la que establece el Registro de Camiones, remolques y semirremolques y la que modifica la Ley de Alcoholes, entre otras.

Finalmente, cabe tener presente que con fecha 15 de julio de 2003, mediante oficio N° 002-349, el Ejecutivo formuló diversas indicaciones a esta iniciativa legal, las que recogieron las observaciones de este grupo de trabajo que se organizó y que dicen relación con materias reglamentarias, de seguridad de tránsito, de señalización y las que contenía el proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

- - - - -

DISCUSIÓN EN GENERAL

Debemos recordar que durante la discusión en general del proyecto de ley en estudio, la Comisión escuchó al entonces señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, don Claudio Hohmann, quien expresó que éste tiene por objetivo actualizar la Ley de Tránsito vigente, mediante la introducción de enmiendas que redefinen algunos conceptos y modifican otros, con el propósito de incentivar la seguridad en el tránsito.

A su vez, los señores Senadores miembros de la Comisión coincidieron en estimar que la Ley de Tránsito tiene el carácter de un Reglamento más que el de una ley, que es menester dictar una ley-marco y entregar las potestades correspondientes a las distintas autoridades. Señalaron que habría que buscar una fórmula con la finalidad de delegar algunas materias en las autoridades competentes con la limitación de fijar sanciones.

En esa oportunidad, se dijo que las enmiendas recogen la experiencia acumulada por especialistas en la aplicación de esta ley, tales como: ingenieros en transporte, Carabineros de Chile, Municipalidades, Automóvil Club de Chile y la Asociación Nacional de Jueces y Secretarios Abogados de Policía Local.

Además, el señor Ministro señaló que se impartieron instrucciones a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transporte sobre la necesidad de recabar información acerca de los problemas que se producen con la aplicación de la actual Ley de Tránsito. Como fruto de dicho esfuerzo, se recopilaron opiniones tanto de particulares como de organizaciones, las que se consideraron para analizar los diferentes temas, los cuales fueron sometidos a la consideración de una comisión técnica formada para tal efecto e integrada por las personas señaladas en la parte inicial de este informe.

El procedimiento seguido, para la elaboración de las enmiendas que se sugiere introducir a la Ley de Tránsito, junto con cautelar la necesaria participación de la comunidad, cuentan con la rigurosidad técnica que debe tener una ley que reviste importancia para mejorar las condiciones de seguridad vial, aspecto en el cual nuestro país ostenta, ciertamente, un triste récord.

Finalmente, vuestra Comisión procedió a votar la idea de legislar, aprobada en mérito a lo anteriormente expuesto y teniendo principalmente en consideración los diversos antecedentes proporcionados a ésta, los que fueron debidamente ponderados por ella y sirvieron de base para formar su opinión.

Sometido a votación el proyecto de ley, durante la discusión de nuestro primer informe, fue aprobado en general, por la unanimidad de los miembros de la Comisión de esa época, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y Páez, y ex Senador señor Lagos.

- - - - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

El proyecto de ley aprobado por esta Comisión de Transportes y Telecomunicaciones en su primer informe, que corresponde al texto del proyecto de ley despachado por la Honorable Cámara de Diputados, que consta en el Oficio N° 2469, del 3 de agosto de 1999, se encuentra estructurado sobre la base de tres artículos permanentes.

Al analizar la discusión en particular de este proyecto, se efectuará una breve descripción del contenido de cada uno de los artículos de la iniciativa de ley en estudio; de las principales observaciones formuladas por los miembros de la Comisión sobre el particular, de las indicaciones presentadas y de los acuerdos adoptados al respecto.

Cabe señalar que el Ejecutivo presentó 88 indicaciones a este proyecto de ley, por medio de una indicación sustitutiva.

El artículo 1° introduce mediante cincuenta numerales las enmiendas que a continuación se señalan, a la Ley N° 18.290, de Tránsito:

N° 1

Artículo 2°

letra a)

El número 1 modifica el artículo 2°, intercalando, reemplazando y sustituyendo las siguientes definiciones: bicicleta o triciclo, ciclovía o ciclopista, pista "no bus", pista "sólo bus", línea de detención de vehículos y paso para peatones.

La indicación N° 1, del Ejecutivo, intercala, reemplaza y sustituye las siguientes definiciones: ciclovía, cruce de ferrocarriles, pista de uso exclusivo, vía exclusiva, esquina, línea de detención de vehículos, guarda-cruzada, paso para peatones y señal de tránsito.

La letra a) de este numeral, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, intercala respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

Bicicleta o triciclo: tipos de vehículos que son propulsados sólo por la energía muscular de su conductor.

Esta definición fue rechazada en esta Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y ex Senador señor Lagos, en la sesión del 28 de noviembre de 2000, porque de acuerdo con la definición ésta comprendería también a los carretones de mano, los monopatines, los skooters y otros que son propulsados por energía muscular. Estas definiciones técnicamente van cambiando con el tiempo, de manera que se consideró mejor utilizar lo que se entiende comúnmente y no definirlo, porque confunde.

Reabierto el debate, en sesión del 30 de julio de 2003, en relación a este número, la Comisión se mostró partidaria de mantener dicho rechazo, por estimar innecesario definir conceptos que en el uso común están claros, coincidiendo en que la definición aprobada por la Honorable Cámara de Diputados es muy amplia.

- Sometida a votación esta definición, se rechazó por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Ciclovía o ciclopista: espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos.

Esta descripción fue aprobada por esta Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y ex Senador señor Lagos, en la sesión del 28 de noviembre de 2000, ya que cumple con los requisitos técnicos y es concordante con la Convención Internacional sobre Señalización Vial de Viena.

Reabierto el debate, en sesión del 30 de julio de 2003, vuestra Comisión compartió la opinión anterior.

- Sometida a votación esta definición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de vuestra Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega, en la misma forma en que venía formulada.

Enseguida, vuestra Comisión debatió una indicación del Ejecutivo, para agregar la siguiente definición:

Cruce de ferrocarriles: unión de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes.

En relación a este concepto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que es importante consignar esta definición ya que la Ley de Tránsito no se aplica a los ferrocarriles.

Además, están involucrados en esta definición los temas de la seguridad, de la señalización y del ordenamiento del flujo vehicular y peatonal. Estima que es importante contar con definiciones claras para después implementar medidas de seguridad o de carácter administrativo.

Vuestra Comisión propuso modificar la definición en el sentido de establecer que se trata de la "intersección" de una calle, en lugar de la "unión" de una calle o camino.

- En votación esta indicación, fue aprobada, con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó agregar esta definición en la letra a) del N° 1 del artículo 1° de este proyecto de ley, que modifica el artículo 2° de la Ley de Tránsito.

Luego la Comisión discutió las definiciones "Pista no bus" y "Pista sólo bus", propuestas por la Honorable Cámara de Diputados, a saber:

"Pista no bus: espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de vehículos particulares. Dicho espacio será el resto de la calzada donde se establezcan una o más pistas "sólo bus". Podrá ser utilizada por vehículos de

locomoción colectiva sólo para acceder a una propiedad aledaña, para virar o, excepcionalmente, por motivos de emergencia;".

"Pista sólo bus: espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de vehículos de locomoción colectiva. Dicho espacio podrá ser utilizado, excepcionalmente, por motivos de emergencia, por vehículos policiales o de bomberos. Otros vehículos sólo podrán ocuparla o cruzarla para acceder a una propiedad aledaña o para virar;".

En discusión estas definiciones, en la sesión celebrada el 28 de noviembre de 2000, los representantes del Ejecutivo indicaron que ambos conceptos cumplen similar objetivo, cual es, segregar el flujo de tránsito por tipo de vehículo, siendo acordes a la realidad vial, en que estas pistas ya se encuentran demarcadas.

Sin embargo, la Comisión estimó que están mal definidas, ya que en el caso de "sólo bus" habla de vehículos de locomoción colectiva y lo que se pretende es hablar de buses, ya que la locomoción colectiva incluye los taxis colectivos, por ejemplo, los que podrían circular siempre por éstas en desmedro de la agilización del tránsito del transporte masivo. Por otra parte, es conveniente una definición más flexible, que permita la implantación de pistas exclusivas según las realidades de cada situación en particular. Se propuso sustituir estas definiciones por una pista de uso exclusivo, la que se definió en los siguientes términos:

"Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada destinado al uso exclusivo de los vehículos que se indiquen en la señalización".

Se dejó constancia de que debe estudiarse la posibilidad de que los taxis sean autorizados para tomar y dejar pasajeros y que será la autoridad la encargada de determinar el uso de las pistas. La definición de la pista propuesta por la Honorable Cámara de Diputados no es una solución y subsiste el problema del taxi. En consecuencia, se acordó aprobar esta definición y luego solucionar el problema de tomar o dejar pasajeros principalmente en cuanto a los taxis colectivos. La solución que se adopte dependerá de la fiscalización, de la costumbre, de la educación de los propios pasajeros, la formación de los choferes, el tamaño de las ciudades, etc.

- Sometidas a votación estas definiciones, fueron rechazadas por las consideraciones antes señaladas por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Muñoz Barra y ex Senador señor Lagos, aprobándose con la misma votación anterior la definición de "Pista de uso exclusivo".

Posteriormente, la Comisión reabrió el debate y se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, del 15 de julio de 2003, mediante la cual agrega a la letra a) de este numeral una definición de pista de uso exclusivo, entendiéndose como tal el espacio de la calzada destinado únicamente al uso de los vehículos que se indiquen en la señalización.

En discusión esta indicación, se propuso modificarla quedando redactada en los siguientes términos:

Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente.

- En votación esta indicación, fue aprobada con las modificaciones señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Novoa y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión, para complementar la definición anterior, acordó intercalar una indicación del Ejecutivo que contiene la siguiente definición:

Vía exclusiva: aquella destinada únicamente al uso de los vehículos que se indiquen en la señalización.

En discusión esta indicación, vuestra Comisión acordó darle la siguiente redacción.

Vía exclusiva: calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente.

- En votación esta indicación, fue aprobada con las modificaciones señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó rechazar las definiciones de "Pista no bus" y "Pista sólo bus", propuestas por la Honorable Cámara de Diputados, y agregar las de "Pista de uso exclusivo" y "Vía exclusiva, anteriormente señaladas, a las definiciones que propone la Honorable Cámara de Diputados, en la letra a) del N° 1 del artículo 1° de este proyecto de ley, que modifica el artículo 2° de la Ley de Tránsito.

letra b)

La letra b) del N° 1), aprobada por la Honorable Cámara de Diputados, reemplaza la definición de "Línea de detención de vehículos", por la siguiente:

"Línea de detención de vehículos: la línea que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse;".

Vuestra Comisión, antes de pronunciarse sobre esta definición, acordó someter a debate la indicación del Ejecutivo que propone reemplazar, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones: esquina, línea de detención de vehículos, paso para peatones y señal de tránsito.

Como consecuencia de lo anterior, sustituyó la letra b) del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados, por la siguiente:

"b) Reemplázanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:".

- En votación la sustitución de esta letra por la anteriormente transcrita, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Novoa y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión sustituyó las definiciones antes mencionadas, por las siguientes:

Esquina: el vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde convergentes, según sea el caso.

Esta definición había sido debatida y aprobada por la Comisión, con fecha 18 de diciembre de 2000.

En efecto, en esa oportunidad se señaló que Carabineros propuso esta definición que tiene por objetivo complementar la establecida en la ley, agregándole la frase "o deslinde", ya que existen lugares en donde no existe una línea de edificación claramente definida sino que hay un deslinde, como una plaza o un sitio eriazos.

En esos casos, la definición actual no se ajusta y han existido problemas para determinar el lugar por donde debería cruzar un peatón o la proximidad para el ejercicio de ciertos derechos. O sea, al agregarse la palabra "deslinde" se puede configurar fácilmente la esquina, haya o no, línea de edificación, por la prolongación imaginaria de este vértice.

La palabra precisa y perfecciona la definición y soluciona los problemas generados por la preferencia de paso y la prohibición de estacionar a menos de 20 metros desde la esquina, en donde esa palabra es la que se señala como referencia. Si la esquina no está bien definida se producen interpretaciones

erróneas . También es importante esta definición en el caso de atropello de un peatón, en que hay que determinar cuál es el paso por donde puede cruzar y lo mismo con la instalación de señales e instalación de kioscos, entre otros.

- Esta definición fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández y ex Senador señor Lagos.

- Reabierto el debate, vuestra Comisión reiteró su aprobación anterior, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión sometió a debate el texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados para "Línea de detención de vehículos", que reemplaza la de la ley actual por la que se indicó anteriormente.

En sesión de fecha 18 de diciembre de 2000, vuestra Comisión sustituyó esta definición, por la siguiente;

"Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se ubicará:

- en cruces provistos de señal "PARE" o "CEDA EL PASO", antes de la intersección, a la altura del poste que sustenta la señal;

- en cruces regulados por semáforo, antes de la intersección y a no menos de un metro del paso para peatones, y

- en cruces no regulados ni priorizados por señales, justo antes de la intersección."

En esa oportunidad, la Comisión consideró que esta definición era aclaratoria y didáctica. Los cruces que se indican son los tres casos que se dan en la realidad. Por eso fue necesario separarlos y acotarlos.

- Sometida a votación esta definición, en la sesión del 18 de diciembre de 2002, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández y ex Senador señor Lagos.

Posteriormente, al reabrirse el debate, el Ejecutivo, con fecha 15 de julio de 2003, formuló una indicación para reemplazarla por otra que la define de la siguiente manera:

Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, antes de una intersección o un paso para peatones, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se entiende que está:

- en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de un metro antes de éstos, y

- en otros cruces, justo antes de la intersección."

En relación con esta materia, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la nueva redacción contenida en la indicación presentada es más genérica y tiene por finalidad diferenciar dos categorías de cruces, los que están regulados por algún grado de demarcación, versus los que no tienen demarcación.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar la definición propuesta por la Honorable Cámara de Diputados, por la anteriormente señalada.

Luego, vuestra Comisión analizó la letra c) de este numeral, en la que la Honorable Cámara de Diputados propone sustituir la siguiente definición:

Paso para peatones: la zona de seguridad señalizada para este objetivo;".

En sesión de fecha 18 de diciembre de 2000, vuestra Comisión de Transportes la reemplazó por la siguiente:

"Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada para este objetivo. En cruces regulados, si no estuviera demarcada, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras."

En discusión esta definición, en esa oportunidad, se señaló que la idea es que el peatón tenga prioridad y cruce en los lugares que estén específicamente demarcados, no como hoy que tiene prioridad para cruzar en todas las esquinas estén o no, demarcadas.

La definición establece que los pasos para peatones serán en los cruces semaforizados y en aquellos lugares que estén expresamente señalizados o demarcados. En las esquinas que no estén señalizadas, el peatón deberá cruzar con cuidado y bajo su responsabilidad.

- Sometida a votación esta definición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Cordero, Fernández, Páez y ex Senador señor Lagos.

Luego, reabierto el debate, el Ejecutivo formuló indicación para reemplazar esta definición por la siguiente:

"Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;".

En discusión esta indicación, el señor Subsecretario de Transportes indicó que por cruces regulados se entiende aquéllos que cuentan con semáforos funcionando o con Carabineros dirigiendo el tránsito, debiendo entenderse que en el caso de un cruce que cuenta con un disco "PARE", también está regulado, porque equivale a una luz roja.

Se precisó que el paso para peatones estaba permitido en las esquinas, aún cuando no estuviera demarcado. La definición que se propone, mediante esta indicación, pretende que el paso de peatones se realice en forma explícita en los lugares que se encuentran señalizados, conforme al reglamento, en los cruces en que existe regulación y, en los demás lugares, debe hacerse con precaución.

En la actualidad, existe una distinción entre el ámbito rural y el urbano; como en el ámbito rural no existe demarcación en todos los lugares, se indica al peatón que debe cruzar con precaución, ya que la esquina puede estar ubicada a más de dos kilómetros de distancia. Con esta modificación se pretende explicar que, como regla general, los peatones deberán cruzar con precaución y bajo su responsabilidad cuando el lugar no esté señalizado o no exista regulación.

Los discos "PARE" funcionan como semáforos, pero no se establecen en este texto porque, al igual que el disco "CEDA EL PASO", funcionan en una dirección y no en la otra. En cambio, en el cruce regulado está alternado y, por lo tanto, siempre existirá una oportunidad para que cruce uno u otro.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar la definición propuesta por la Honorable Cámara de Diputados, por la anteriormente señalada.

Enseguida, vuestra Comisión debatió una indicación del Ejecutivo que sustituye la definición de señal de tránsito, por la siguiente:

"Señal de tránsito: los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, establecidos por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito.

En discusión esta indicación, se propuso cambiar el término "establecidos", por "instalados", puesto que la señal debe ser previamente establecida por la autoridad y después debe ser instalada por ésta, porque también podría darse el caso de una señal portátil.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar la definición establecida en la ley por la señalada, agregándola a las definiciones que se reemplazan en la letra b) del N° 1 del artículo 1°.

letra c)

La letra c) del N° 1) del proyecto, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, sustituía la definición "Paso para peatones", la que fue contemplada en la letra b) de este proyecto de ley, que reemplaza las definiciones que se indicaron en esa oportunidad.

Vuestra Comisión, a indicación del Ejecutivo, sustituyó esta letra, por la siguiente:

"c) Reemplázase en la definición de "Guarda-Cruzada", la frase "Funcionario a cargo", por "encargado".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que se propone esta sustitución porque puede suceder que la persona a cargo del cruce no detente, necesariamente, el carácter de funcionario, pudiendo estar contratado bajo diversas modalidades.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores, Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir la letra c) del N° 1 de este artículo, por la letra indicada.

N° 2

Artículo 4°

letra a)

El número 2 del texto, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, enmienda el artículo 4°, facultando a los encargados de fiscalizar el cumplimiento de esta ley para utilizar, entre otros, medios fotográficos, debiendo el Ministerio de Transportes regular, en un plazo no superior a 90 días, el procedimiento y utilización de los equipos.

La Comisión acordó dejar constancia de que se rechaza la norma contenida en la letra a) de este número 2, del texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, puesto que esta enmienda se formuló con anterioridad a la dictación de la ley N° 19.791, del 6 febrero de 2002, que suspende la aplicación de los fotorradars y amnistía infracciones, y de la ley N° 19.816, de 7 de agosto de 2003, que modifica diversos cuerpos legales en materia de multas de tránsito, encontrándose esta materia regulada por estos cuerpos legales.

- Sometida a votación esta letra, fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

letra b)

Esta letra b), aprobada por la Honorable Cámara de Diputados, entrega a la Inspección del Trabajo, correspondiente al domicilio del empleador, el conocimiento de las denuncias sobre incumplimiento de la jornada de trabajo de los conductores.

En discusión esta letra, vuestra Comisión acordó dejar constancia de que se aprueba la norma contenida en ella, porque las denuncias se deben realizar, en primer lugar, ante la Inspección del Trabajo correspondiente y, en segundo lugar, porque constituye una sentida aspiración del gremio de transportistas.

- Sometida a votación esta letra, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega, con una enmienda formal, derivada del rechazo de la letra a), que consiste en reemplazar el N° 2, por el siguiente:

"2) En el artículo 4°, sustitúyese la frase final "al Juzgado del Trabajo correspondiente.", por "a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador."

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 11, 12, 13, 14 bis, 15, 18, 19, 21 y 26, que esta Comisión consultó como números 3 a 11, nuevos, a continuación del N° 2.

N° 3, nuevo
Artículo 11

El artículo 11 señala que la persona que desee obtener licencia deberá solicitarla en la Municipalidad de la comuna donde tenga su domicilio.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 2, para reemplazar la palabra "domicilio", por "residencia", ya que es un concepto más específico.

En discusión esta indicación, se hizo presente que la idea contenida en esta norma es que las personas obtengan su licencia de conducir en el lugar (Municipalidad) en que tienen su residencia, que es el domicilio acompañado del ánimo de permanecer en él, que es diferente al concepto de domicilio.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó consultar, a continuación del N° 2, un número 3, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma señalada el artículo 11.

N° 4, nuevo
Artículo 12

El artículo 12 prescribe que existirán licencias de conductor profesional, Clase A; no profesional, Clase B y C; y especial, Clase D, E y F.

La Licencia No Profesional, Clase B, habilita para conducir vehículos motorizados de tres o cuatro ruedas para el transporte particular de personas con capacidad de hasta nueve asientos, o de carga cuyo peso bruto vehicular sea de hasta 3.500 kilogramos, tales como automóviles, motocoups, camionetas, furgones y furgonetas. Estos vehículos sólo podrán arrastrar un remolque cuyo peso no sea superior a la tara de la unidad motriz y siempre que el peso total no exceda de 3.500 kilos.

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación:

3) En el artículo 12, introdúcese las siguientes modificaciones en la Licencia No Profesional, Clase B:

a) Reemplázase la palabra "cuatro", que figura entre la conjunción "o" y la palabra "ruedas", por la palabra "más";

b) Intercálase entre la coma (,), que sigue a la palabra "asientos" y la conjunción "o", la frase "excluido el del conductor", y

c) Sustitúyese la palabra "total", que figura entre las palabras "peso" y "no", por el vocablo "combinado".

En resumen, esta indicación del Ejecutivo modifica esta norma, en el sentido de que este tipo de licencia habilita la conducción de vehículos de tres o más ruedas, de 9 asientos, excluido el conductor, y cuyo peso combinado no exceda de 3.500 kilogramos.

En discusión esta indicación, se señaló que se hace necesario adecuar esta norma a los vehículos que actualmente hay en el mercado (modelos de no más de 3.500 kg con eje trasero de 4 ruedas). Por otra parte, también es necesario explicitar de mejor forma que, en el caso de arrastrar un remolque, el peso de ambos vehículos en conjunto no puede exceder de 3.500 kg. Con el texto actual, el concepto de peso total se presta para que se entienda referido sólo al remolque.

- En votación estas indicaciones, fueron aprobadas sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 4, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 12.

N° 5, nuevo
Artículo 13

El artículo 13 señala los requisitos generales que deberán reunir los postulantes a licencia de conducir.

Para obtener la licencia no profesional clase B se establece que, excepcionalmente, se podrá otorgar esta Licencia a postulantes que sean mayores de 17 años, que hayan aprobado un curso en una Escuela de Conductores, debida y expresamente autorizados por sus padres, apoderados o representantes legales.

Dicha licencia excepcional sólo habilitará para conducir acompañado, en el asiento delantero, de una persona que sea poseedora de una licencia que lo habilite para conducir los tipos de vehículos autorizados para la Clase B cuya vigencia, a la fecha del control, tenga no menos de 5 años de antigüedad. Cumplidos los 18 años de edad, este último requisito se extinguirá por el solo ministerio de la ley. La licencia será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras el titular reúna los requisitos y exigencias que señala la ley.

El menor así autorizado que sea sorprendido conduciendo sin cumplir con el requisito establecido en el inciso precedente, se considerará como conductor sin licencia para todos los efectos legales. Carabineros procederá a retirarle la licencia y a ponerla a disposición del respectivo Tribunal. En la boleta de citación, se dejará constancia que ésta no lo habilita para seguir conduciendo.

El Ejecutivo formuló las siguientes indicaciones:

4) En el artículo 13:

a) Reemplázase, en el número 2, la coma (,) final y la conjunción "y" que le sigue, por punto y coma (;)

b) Reemplázase en el número 3, el punto final (.) por una coma (,) seguida de la conjunción "y".

c) Intercálase en la "LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B", en el párrafo 2º del número 1, entre la palabra "persona" y la oración "que sea poseedora" la oración "en condiciones de sustituirlo en la conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 115", y derógase su oración final.

Las enmiendas de las letra a) y b) son meramente formales.

La enmienda propuesta por el Ejecutivo, en la letra c), tiene por finalidad que el acompañante de este conductor excepcional se encuentre en buenas condiciones físicas y síquicas, en el caso de que tenga que sustituirlo en la conducción. Es decir, no puede estar bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes o con alguna lesión física.

En efecto, la modificación se basa en el hecho de que si el acompañante no se encuentra en condiciones de conducir, se desvirtúa el propósito de esta norma de excepción, cual es, que el acompañante pueda corregir y enseñar al conductor joven, antes de que éste pueda conducir solo.

Por otra parte, la frase que se sugiere eliminar corresponde a una norma general, aplicable a todas las licencias; además trata del concepto de "duración indefinida" a que se refiere el artículo 18, concepto que más adelante se propone suprimir. Se elimina porque esta licencia no puede ser de duración indefinida.

- En votación estas indicaciones, fueron aprobadas sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 5, nuevo, en el artículo 1º del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 13.

N° 6, nuevo
Artículo 14 bis

El artículo 14 bis otorga al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones la facultad para determinar los estándares para calificar la idoneidad moral, física y psíquica, la acreditación de los conocimientos teóricos y prácticos de conducción y las disposiciones legales y reglamentarias que rigen al tránsito público, así como las disposiciones legales y reglamentarias para prestar servicios de transporte de pasajeros, transporte remunerado de escolares y carga, por calles y caminos. Lo anterior es sin perjuicio de la facultad del médico del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal para solicitar exámenes especiales para determinar la aptitud psíquica del postulante.

Esta disposición, en su inciso quinto, señala que a las personas radicadas en Chile que estén en posesión de licencias extendidas en el extranjero se les podrá otorgar la licencia que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad en el tipo correspondiente y que rindan satisfactoriamente el examen que corresponda a la licencia de conducir de que se trate.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 5, para reemplazar este inciso, por el siguiente:

"A los residentes en Chile que estén en posesión de licencias extranjeras, se les podrá otorgar la que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad requerida en la Clase correspondiente y cumplan con los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate".

En discusión esta indicación, se señaló que ella cambia la calidad de "personas radicadas en Chile", por "residentes" y se exige el cumplimiento de los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate. Se propone cambiar esta exigencia con la finalidad de flexibilizar las normas, porque las exigencias son menores para tener la calidad de "residente". La

persona "radicada" tiene que vivir de 4 a 5 años en Chile, en cambio, los residentes pueden ser de paso o definitivos. Esta norma rebaja la exigencia.

Se da el caso de que ciudadanos provenientes de otros países se encuentran trabajando en Chile en el transporte público o en el transporte de carga, con la documentación de sus países, que no siempre cumple con la normativa exigida en nuestro país.

Al respecto, se hizo presente que existe reciprocidad entre países que han celebrado convenios de transporte que establecen el tipo de vehículo, el tipo de conductores y los requisitos que deben reunir. Es decir, no existiría ninguna limitante.

Se aclaró que existen dos situaciones diversas. Una, la de personas que están sujetas a Convenio y, la otra, la de personas que vienen a trabajar a Chile, provenientes de países que no han celebrado convenios de transporte de carga y de pasajeros con nuestro país. En este caso, se podrá otorgar licencia de conducir a un extranjero, a pesar de que en otros países no se reconozca la licencia de conducir de Chile, si cumple con la normativa legal vigente y con los requisitos para obtener la Clase de licencia de conducir correspondiente.

Por otra parte, se señaló que con este inciso se reconoce la antigüedad de licencias extranjeras para los efectos de optar a una licencia profesional chilena que exija una antigüedad mínima en una categoría inferior. Sin embargo, la alusión en el texto actual a la condición "que rindan el examen que corresponda" se ha prestado para interpretar que en estos casos no sería necesario aprobar los cursos en una Escuela de Conductores Profesionales, ya que tratándose de licencias profesionales, los conocimientos teóricos y prácticos no se acreditan ante el municipio con un examen, sino que con un certificado que emite la Escuela.

Finalmente, se propuso aprobar esta norma atendido su alcance y el grado de flexibilización que implica.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 6, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 14 bis.

N° 7, nuevo
Artículo 15

Esta norma señala, al Director del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal, que para calificar la idoneidad moral de los interesados en obtener licencia de conducir, deberá considerar las condenas que hayan sufrido por las causas que se indican.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 6, para intercalar, en el inciso primero del artículo 15, entre la palabra "sufrido" y la frase "por las siguientes causas", la frase "en los 4 años anteriores".

En discusión esta indicación, se recordó que el proyecto de ley, aprobado por esta Comisión, que elimina las anotaciones en el Registro Nacional de Conductores para calificar la idoneidad moral de los conductores, estableció que el juez debe considerar las sentencias condenatorias de los últimos 4 años.

Al respecto, el Honorable Senador señor Novoa propuso elevar este plazo a 5 años, porque de otro modo se puede producir una contradicción, ya que la persona podría estar cumpliendo la pena y éste es uno de los antecedentes a considerar.

Finalmente, el señor Subsecretario explicó que se estableció este plazo de 4 años para que no sea indefinido y esté asociado al tipo de penas.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación de reemplazar el plazo de 4 años a 5 años, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó consultar un N° 7, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 15.

N° 8, nuevo
Artículo 18

Este artículo 18 establece que la licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

Sin embargo, el titular de una licencia deberá someterse cada seis años a un examen para determinar la idoneidad moral, física y psíquica, en la forma establecida en los artículos 13, número 1; 14 y 21.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 7, para reemplazar el inciso segundo del artículo 18, por el siguiente:

"Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C o de una licencia especial deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21.

El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El titular de una licencia Clase A-1 o A-2 obtenida antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 2 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos."

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Novoa propuso establecer un plazo único, de 4 años, para acreditar el cumplimiento de los requisitos para cada clase de licencia. A juicio del señor Senador no tiene lógica exigir el cumplimiento de los requisitos cada 2 años, para la licencia Clase A-1 o A-2, obtenida antes del 8 de marzo de 1997.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que a esta categoría de licencias postulan personas mayores; sin embargo, se ha comprobado que el mayor número de accidentes se producen precisamente en conductores cuyas edades fluctúan entre 18 y 25 años.

Sobre este punto, el Honorable Senador señor Novoa precisó que se trata de un examen que acredite las condiciones de las personas, las que no cambian entre los 18 y 25 años; no se trata de un examen de prudencia.

Al respecto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, agregó que se trata de condiciones de salud, riesgos de salud que se desarrollan con la edad como vista, capacidad de reacción, reflejos. Si una persona obtiene licencia de conducir a los 70 años, no se le otorga indefinidamente; queda entregado a la discrecionalidad del Director de Tránsito con el informe médico del Gabinete Sicotécnico.

Finalmente, la voluntad de la Comisión se manifestó en el sentido de que exista igualdad entre los conductores, por lo que se propone acreditar el cumplimiento de los requisitos cada 4 años, para las distintas Clases de Licencias Profesionales.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó consultar un N° 8, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que sustituye el artículo 18.

N° 9, nuevo
Artículo 19

El inciso primero del artículo 19 establece que todo conductor que posea licencia profesional deberá acreditar, cada cuatro años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El inciso segundo de esta disposición señala que, en todo caso, el juez de policía local, en los asuntos de que conozca, podrá ordenar que se efectúe un nuevo control de licencia, antes del plazo establecido en el inciso anterior.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 8, para derogar el inciso primero, con el objetivo de concordar lo anteriormente aprobado por la Comisión, ya que esta disposición se trasladó al artículo anterior.

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

Enseguida, la Comisión debatió una indicación del Ejecutivo para eliminar, en el inciso segundo de este artículo, la frase "En todo caso", iniciándose el inciso con las palabras "El juez de policía..."; y reemplazándose la palabra "inciso", por "artículo".

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, sin enmiendas, en atención a que son modificaciones de referencias y redacción.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 9, nuevo, en el artículo 1° del proyecto que modifica, en la forma indicada, el artículo 19.

N° 10, nuevo
Artículo 21

El artículo 21 establece que no se otorgará licencia de conductor a quien carezca de aptitudes físicas o psíquicas para conducir un vehículo motorizado o hagan peligrosa su conducción.

El reglamento determinará las enfermedades, las secuelas de éstas y otras alteraciones psíquicas o físicas que motiven la carencia de aptitud para conducir.

Un examen médico del conductor determinará su aptitud física y psíquica y las incapacidades, debiendo fundamentarse por el médico examinador en la ficha respectiva.

Si el peticionario fuera reprobado en el examen médico, podrá pedir, al Servicio Médico Legal, o a otro establecimiento especializado que dicho servicio designe, que se le efectúe un nuevo examen. Si este examen fuera favorable al solicitante, prevalecerá sobre el anterior.

El solicitante deberá acompañar copia autorizada del informe que se impugna y otro informe emitido por un médico cirujano habilitado para el ejercicio de la profesión en el cual aparezca que no existe la inhabilidad cuestionada. El nuevo examen podrá abarcar aspectos no comprendidos en la reclamación y su resultado se comunicará al Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal de la Municipalidad respectiva, que lo agregará a los antecedentes.

No obstante, en casos calificados y siempre que la deficiencia no sea grave, o atendidos la edad y el estado general del peticionario, podrá otorgarse la licencia por un plazo inferior a los señalados en los artículos 18 y 19, según corresponda.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 9, para reemplazar en el inciso final del artículo 21, la frase "los artículos 18 y 19" por "el artículo 18, incisos segundo, tercero y cuarto".

En discusión estas enmiendas, se acotó que ellas son meramente concordancias de referencias, quedando redactado este numeral en los siguientes términos:

"10) En el artículo 21, reemplázase en el inciso final la referencia "artículos 18 y 19," por "incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 18,".

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, con las enmiendas formales señaladas.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó contemplar un N° 10, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 21.

N° 11, nuevo
Artículo 26

El artículo 26 señala que la licencia de conducir tendrá las menciones que determine el reglamento.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 10, para sustituir, en este artículo, la palabra "conducir", por "conductor".

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, en los mismos términos que venía formulada, sin debate.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior acordó contemplar un N° 11, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 21.

- - - - -

N° 3
Artículo 34

Pasó a ser N° 12.

El número 3, modifica el artículo 34, que regula la inscripción de vehículos en el Registro de Vehículos Motorizados señalando que en él se anotarán, además de las inscripciones que señala, la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario.

El artículo 34 señala que el Servicio de Registro Civil e Identificación llevará un Registro de Vehículos Motorizados en la base central de datos de su sistema mecanizado, en la cual se inscribirán los vehículos y la individualización de sus propietarios y se anotarán las patentes únicas que otorgue.

Su inciso cuarto establece que en él se anotarán también todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o su desarmadura total o parcial. Para estos efectos, su propietario estará obligado a dar cuenta al Registro del hecho de que se trate.

En su caso, deberá cancelarse la inscripción y retirarse la patente del vehículo.

La Honorable Cámara de Diputados propone intercalar, en el inciso cuarto de este artículo, entre la palabra "parcial" y el punto (.) que la sigue, la siguiente frase: "o la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario".

El Ejecutivo formuló la indicación N° 11, en igual sentido, que retiró.

En discusión esta enmienda, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que en la Honorable Cámara de Diputados se está tramitando una moción parlamentaria que regula la obligación de informar al Registro de Vehículos Motorizados acerca de las alteraciones o destrucción parcial o total de los vehículos.

Informó que dicha moción contiene la idea de responsabilizar, a la Compañía de Seguros o al dueño del vehículo que no informó el siniestro, de los daños y perjuicios que se puedan producir a terceros.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, propuso aprobar el trámite de cancelación de la inscripción a nombre del propietario, trámite no establecido y que es necesario autorizar.

El Honorable Senador señor Novoa agregó que es necesario analizar la moción de la Honorable Cámara de Diputados para determinar si considera una sanción para el propietario de un vehículo que no dé cuenta de la destrucción total del mismo, o establecer una obligación para la Compañía de Seguros. Es necesario adoptar medidas porque se sabe que hay personas que compran vehículos destruidos y clonan las placas patentes.

Finalmente, se señaló que esta enmienda es conveniente ya que agiliza los trámites de eliminación de vehículos del Registro correspondiente, al haber sido destruidos o desarmados.

- En votación este numeral, vuestra Comisión acordó aprobarlo en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

N° 4
Artículo 35

Pasó a ser N° 13.

El número 4, modifica el artículo 35, en el sentido de que también se anoten en el Registro de Vehículos Motorizados los arrendamientos con opción de compra.

El artículo 35 establece que se inscribirán, además, en el Registro de Vehículos Motorizados, las variaciones de dominio de los vehículos inscritos.

Su inciso segundo señala que podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos y medidas precautorias que les afecten, inscripción que no es requisito para su constitución. En tanto no se efectúe esta anotación, no serán oponibles frente a terceros.

Si el acto que sirvió de título a la transferencia de un vehículo fuera consensual, se acreditará mediante declaración escrita conjunta que suscribirán ante el Oficial de Registro Civil e Identificación el adquirente y la persona a cuyo nombre figure inscrito el vehículo, o mediante instrumento público o instrumento privado autorizado ante Notario.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 12, para reemplazar su inciso segundo, por el siguiente:

"Podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias, arrendamientos con opción de

compra y cualquier otro título que otorgue la tenencia material del vehículo, inscripción que no es requisito para su constitución. En tanto no se efectúe esta anotación, dichos actos no serán oponibles frente a terceros."

En discusión estas enmiendas, el Honorable Senador señor Novoa indicó que este requisito no es necesario para la constitución del acto, sino que para la validez del mismo.

La Comisión consideró, para la aprobación de esta indicación, que su texto es más amplio que el aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

En consecuencia, aprobó la indicación sustituyendo las palabras " su constitución", por "la validez del acto".

- En votación esta indicación, fue aprobada con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas Indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 36, 55 y 58, que esta Comisión consultó como números 14 (artículo 36), 15 (artículo 55) y 16 (artículo 58), a continuación del N° 4 (artículo 35), que pasó a ser N° 13.

N° 14, nuevo
Artículo 36

El artículo 36 señala que las inscripciones y anotaciones se realizarán por estricto orden de presentación de la solicitud respectiva.

De igual manera se anotarán dichas solicitudes en el Repertorio, anotación que valdrá como fecha de inscripción.

El Repertorio será cerrado diariamente por el Oficial de Registro Civil e Identificación, dejando expresa constancia del número de anotaciones efectuadas.

El adquirente de un vehículo deberá solicitar su inscripción dentro de los treinta días siguientes a la fecha de su adquisición.

En los casos en que el título traslativo de dominio sea autorizado por Notario u otro Ministro de fe, éste deberá requerir la inscripción a costa del adquirente, en el plazo señalado en el inciso anterior.

La inscripción de dominio de los vehículos deberá indicar el domicilio del propietario.

El propietario de un vehículo deberá mantener actualizado su domicilio y el de su representante legal, en su caso, en el Registro de Vehículos Motorizados.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 13, para agregar el siguiente inciso final nuevo:

"Para efectos de lo establecido en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas, deberán individualizar en la inscripción a su representante, el que se entenderá válidamente habilitado para ser notificado en su nombre, quien mantendrá tal calidad para todos los efectos legales, mientras la inscripción no sea modificada."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, sin debate.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 14, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 36.

Artículo 45

El artículo 45 establece que los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso de circulación otorgado por las Municipalidades y el certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados.

Los remolques y semirremolques que deban inscribirse en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques, deberán tener placa patente única, requisito sin el cual no estarán autorizados a transitar.

La placa patente única deberá obtenerse en la oficina del Servicio de Registro Civil e Identificación en que se solicite la inscripción.

El certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 14, a este artículo, para agregarle el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Los remolques y semirremolques deberán exhibir en su parte posterior su placa patente única y las letras y dígitos que correspondan a los del vehículo tractor, en la forma que determine el reglamento."

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Novoa expresó que la aprobación de esta indicación importa un problema práctico, toda vez que será necesario cambiar, en cada oportunidad, su placa patente única.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que cuando se redactó esta indicación le preocupaba al Ejecutivo la situación que se produce con los arriendos de remolques y semirremolques, por lo que resulta importante determinar el responsable del traslado más que el propietario del mismo.

En relación con este tema, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, hizo presente que esa norma importa una traba a la eficiencia del servicio de transporte; basta con exhibir la placa patente única, el remolque se identifica y está inscrito en el Registro Especial de Remolques y Semirremolques del Servicio de Registro Civil e Identificación y será el responsable.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes agregó que la aprobación de esta indicación facilita la aplicación de normas futuras como las relacionadas con los telepeajes en que se podrán efectuar los cobros si se tiene la identificación del vehículo que circuló.

En relación a este tema, el Honorable Senador señor Novoa expresó que la fotografía identificará al remolque y además estas situaciones se solucionaron cuando se estableció la inscripción obligatoria de los remolques y semirremolques. Por otra parte, también soluciona este problema la aprobación de la obligación de inscribir los actos y contratos porque, de otro modo, no son oponibles a terceros, siendo responsable el propietario.

Por su parte, el Honorable Senador señor Muñoz Barra fue partidario de rechazar la indicación en análisis en consideración a que introducirá complicaciones en este ámbito.

El Asesor del Subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que el dueño del tractocamión no necesariamente es el mismo dueño del remolque o semirremolque. De manera que si el remolque se suelta y ocurre un accidente, no se sabe quién es el responsable civil; si es el dueño del tractocamión o el dueño del remolque. Es por esta razón que esta norma tiene por finalidad pesquisar al dueño del tractocamión.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que la responsabilidad civil la determinará el juez y es difícil tratar de solucionar casos puntuales en la ley.

A su vez, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador, señor Pizarro, reiteró que la responsabilidad corresponde a quien conduce el vehículo y lleva la implementación del mismo, sin perjuicio de los seguros que se establecen para que estos vehículos circulen.

- En votación esta indicación, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Pizarro, Muñoz Barra y Novoa.

N° 15, nuevo
Artículo 55

El artículo 55 indica que los vehículos deberán estar provistos de los sistemas y accesorios que la ley establece, en perfecto estado de funcionamiento, de manera que permitan al conductor maniobrar con seguridad.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 15, para agregar al artículo 55, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro, sin debate.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 15, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 55.

N° 16, nuevo
Artículo 58

El artículo 58 señala que el transporte de carga deberá efectuarse en las condiciones de seguridad que determinen los reglamentos y en vehículos que reúnan los requisitos que aquéllos contemplan.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 16, a este artículo, para agregar, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Todo vehículo que transporte carga de terceros debe justificarla con la carta de porte a que se refiere el artículo 174 del Código de Comercio. La infracción a lo dispuesto en este inciso, será sancionada con multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales, quedando obligados solidariamente a su pago el conductor infractor, el porteador y el cargador."

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, explicó que esta norma se relaciona con la autorización para que Carabineros de Chile pueda fiscalizar.

El Honorable Senador señor Novoa expresó sus dudas respecto de la conveniencia de que la contravención a esta norma pueda importar una infracción de tránsito.

El Asesor del Subsecretario de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que esta norma que exige la carta de porte obedece a una modificación del Código de Comercio y, por una razón de técnica legislativa, no se podía considerar en dicho Código una sanción al incumplimiento de esta disposición la que, en su oportunidad, fue acordada con los representantes de los transportistas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, propuso la aprobación de esta indicación que dice relación con una mayor fiscalización, control y profesionalización del servicio de transporte de carga; por ello se estableció qué volúmenes corresponden a transporte de carga.

El Honorable Senador señor Novoa solicitó dejar constancia de que cuando se refiere a transporte de carga, se trata de transporte en vehículos de más de 3.600 kilogramos.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Pizarro, y con el voto en contra del Honorable Senador señor Novoa.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 16, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma señalada el artículo 58.

- - - - -

N° 5
Artículo 62

Pasó a ser N° 17.

El número 5, incorpora al artículo 62, que trata de las medidas de seguridad en los remolques y semirremolques, que a éstos les serán aplicables las normas relativas al dominio, al registro, a la patente única y al certificado de inscripción de vehículos motorizados de esta ley, así como las referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y su especialidad.

El artículo 62 establece que los remolques y semirremolques estarán unidos al vehículo tractor con los elementos de seguridad que determine el reglamento.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 17, para agregar a este artículo, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad."

En discusión estas proposiciones, el Honorable Senador señor Novoa dejó constancia de que esta norma debe complementarse con las disposiciones de la ley N° 19.872, que entrará en vigencia, con fecha 20 de diciembre de 2003.

Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión se inclinó por el texto propuesto en la indicación del Ejecutivo por ser más completo.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, con los votos de los Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

El texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados fue sustituido, por la indicación, con la misma votación anterior.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que esta Comisión consultó como N° 18 (artículo 64), nuevo, a continuación del N° 5 (artículo 62), que pasó a ser N° 17.

N° 18, nuevo
Artículo 64

El artículo 64 señala que los vehículos motorizados deben tener, a lo menos, dos sistemas de frenos de acción independiente uno del otro, y por lo menos uno de éstos deberá accionar sobre todas las ruedas del vehículo, salvo aquellos tipos de vehículos que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 18, para reemplazar el artículo 64, por el siguiente:

"Los vehículos deberán contar con el o los sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes que determine el reglamento."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que esta indicación tiene por finalidad considerar estas normas dentro de la Ley de Tránsito y las demás disposiciones que vienen a continuación se propone regularlas dentro del Reglamento y no en esta ley.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 18, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 64.

- - - - -

N° 6
Artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 75 y 76

Pasó a ser N° 19.

La Honorable Cámara de Diputados propuso la derogación de estos artículos.

El Ejecutivo, a su vez, formuló la indicación N° 19, para derogar los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77, de la Ley de Tránsito.

Todos estos artículos contienen normas técnicas sobre los vehículos. La Comisión consideró que la misma ley entrega atribuciones reglamentarias para dictar dichas normas, las que es necesario modificar de tiempo en tiempo, dado el avance de la tecnología automotriz. Por ende, es conveniente que tales disposiciones se dicten y modernicen sobre la base de la potestad reglamentaria, como de hecho ocurre en otros mercados, como el de los productos alimentarios, eléctricos, etcétera.

Con tal objetivo, se propone derogar todos los artículos referentes a especificaciones técnicas, tales como sistema de frenos de remolques (artículo 65), sistema de frenos de motocicletas, bicimotos y motonetas (artículo 66), freno de vehículos a tracción animal (artículo 67), focos y luces (artículo 68), color de las luces (artículo 69), color de las luces vehículos de carga (artículo 70), señalizadores de viraje (artículos 74 y 75), y aparato sonoro (artículos 76 y 77).

Respecto del artículo 64, téngase presente, que se sustituyó por el señalado en el número 18, anterior.

En discusión estas proposiciones, vuestra Comisión acordó aprobar la indicación del Ejecutivo, sustituyendo el número 6, por el siguiente:

"19) Deróganse los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77."

Como se comentó anteriormente, la derogación de estas normas tiene por finalidad eliminar de esta ley todas aquellas materias de índole reglamentario.

- En votación esta indicación, fue aprobada en los términos señalados, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

N° 7
Artículo 71

Pasó a ser N° 20.

El número 7, reemplaza el inciso segundo del artículo 71, que prohíbe el uso de cualquier foco o luz que induzca a error. Dispone que sólo los vehículos de emergencia y los demás que determine el Reglamento podrán estar provistos de dispositivos luminosos fijos o giratorios, y su uso se sujetará a lo que el reglamento respectivo determine.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 20, similar, por lo que la retiró.

- En votación este numeral, fue aprobado en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión, se pronunció sobre diversas Indicaciones del Ejecutivo, que consultó como números 21 (artículo 72) y 22 (artículo 78), nuevos, a continuación del N° 7 (artículo 71), que pasó a ser N° 20.

N° 21, nuevo
Artículo 72

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

El Ejecutivo formuló la indicación N° 21, para reemplazarlo, por el siguiente:

"Desde media hora después de la puesta de sol hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.

Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que existen experiencias internacionales que aconsejan en carreteras o en vías en que se permite circular a 120 kilómetros por hora, que los camiones y buses circulen todo el día con las luces encendidas, siendo ésta una materia cuya regulación corresponde principalmente al reglamento.

El Honorable Senador señor Novoa precisó que no hay objeción a que los vehículos circulen siempre con las luces prendidas.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 21, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley, que modifica en la forma indicada el artículo 72.

N° 22, nuevo
Artículo 78

El artículo 78 prohíbe en las zonas urbanas el uso de cualquier aparato sonoro de que estén provistos los vehículos.

En las vías rurales, podrá hacerse uso de ellos sólo en caso necesario.

Exceptúanse de esta prohibición los vehículos de emergencia indicados en el artículo anterior, en servicio de carácter urgente. Con todo, los demás vehículos podrán hacer uso de sus elementos sonoros, por excepción, para prevenir un accidente y sólo en el caso de que su uso fuera estrictamente necesario.

No podrá hacerse uso del aparato sonoro de un vehículo en el interior, al entrar o salir de un túnel.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 22, para eliminar en su inciso tercero, la frase "indicados en el artículo anterior" y la coma (,) que le sigue.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 22, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica el artículo 78 en la forma señalada.

- - - - -

N° 8
Artículo 79

Pasó a ser N° 23.

El número 8, reemplaza el artículo 79 que señalaba los elementos con que debían estar provistos los vehículos motorizados, por otro que regula el uso del cinturón de seguridad y prohíbe el traslado de menores de 6 años en el asiento delantero.

El artículo 79 señala, a través de 10 numerales, los elementos con que deben estar provistos los vehículos motorizados según tipo y clase, entre otros, vidrios de seguridad, limpiaparabrisas, espejo interior regulable, velocímetro, parachoques, extintor de incendio, dispositivos reflectantes, rueda de repuesto, botiquín y cinturones de seguridad.

El Ejecutivo, formuló la indicación N° 23, para introducir diversas modificaciones a los números 7 y 10 del artículo 79 de la Ley de Tránsito; el número 7, relativo a dispositivos para casos de emergencia los que deberán cumplir con los requisitos que el reglamento determine y el número 10, relativo a los cinturones de seguridad. Además, agrega, a continuación, de este último numeral, los siguientes incisos:

"El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de 8 años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares."

En discusión estas proposiciones, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que se deben tener presentes tres consideraciones:

1.- Es necesario mantener el artículo 79 de la Ley de Tránsito, modificando los numerales 7 y 10, porque debe regularse esta materia por ley.

2.- En términos de la exigencia del cinturón de seguridad, la diferencia con la proposición de la Honorable Cámara de Diputados radica, básicamente, en el hecho de que hace obligatorio el uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de asientos delanteros y en todos los otros asientos en que esté instalado, lo que considera genérico, porque eventualmente un conductor podría desinstalar el cinturón y, por lo tanto, no cumplir con la norma.

Con la indicación presentada se logra una mayor precisión en términos de que para los vehículos livianos, a partir del año 2002, de acuerdo a la información que emana del Centro de Certificación Vehicular, todos vienen con cinturón de seguridad. En consecuencia, hacerlo exigible a contar del año 2002 no implica la instalación de elementos adicionales.

3.- En el caso del transporte escolar, la Honorable Cámara de Diputados hace obligatorio el uso del cinturón para cada pasajero; sin embargo, la indicación del Ejecutivo mantiene esa exigencia pero la establece de acuerdo a un calendario, por una razón de costos, para programar cuándo entra en vigencia la exigencia del cinturón de seguridad y con cuáles características. Ello porque los niños alcanzan el peso de 36 kilos, a los ocho años, lo que hace la diferencia entre el uso de cinturones, de arneses o sillas. El peso indicado es el límite de acuerdo a los estudios internacionales que existen. Luego para no poner ese detalle en materia de ley se establece que las exigencias y el calendario se fijan por reglamento.

El Honorable Senador señor Novoa fue partidario de la exigencia del cinturón de seguridad para los ocupantes de los asientos delanteros y en los vehículos de transporte escolar; sin embargo, respecto del último inciso, que prohíbe el traslado de menores de 8 años en los asientos delanteros, manifestó que esta norma presenta un problema práctico porque hay muchas personas que necesitan desplazarse en camionetas, con niños y viven en sectores rurales, siendo más realista la norma propuesta por la Honorable Cámara de Diputados; de otro modo se cursarán muchas infracciones.

El Honorable Senador señor Romero hizo presente que existen estudios que demuestran que el mayor número de accidentes de menores se debe al hecho de que no están sujetos como corresponde.

El Honorable Senador señor Vega señaló que el aumento del parque vehicular ha sido muy grande y en el campo, especialmente en caminos de tierra, los accidentes son muy comunes y aún en camionetas de cabinas simples, los menores deberían viajar en una silla especial, haciendo su uso obligatorio, como sucede en Estados Unidos y se reduciría de manera considerable la tasa de accidentes.

En relación con los vehículos de transporte escolar, el señor Senador manifestó que el uso del cinturón de seguridad debe ser obligatorio siempre.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa precisó que en el caso de los vehículos de transporte escolar siempre deberán usar el cinturón de seguridad, no hay excepciones. Sin embargo, consideró razonable que se establezca la obligatoriedad, mediante un calendario de aplicación que se indicará en un reglamento, porque es necesario considerar que hay alrededor de 40.000 vehículos de transporte escolar que carecen de este equipamiento y se trata de pequeños empresarios, por lo que resulta lógico otorgarles un plazo para el cumplimiento de esta exigencia que significa adquirir alrededor de 15 cinturones por vehículo, con un valor que oscila entre \$ 7.000 y \$ 30.000, dependiendo de la calidad.

El señor Senador solicitó dejar constancia de que el uso del cinturón de seguridad es siempre obligatorio y las exigencias relativas al tipo de cinturón se determinarán mediante un calendario.

Luego, el señor Senador coincidió con lo expresado por el Honorable Senador señor Romero en relación a los problemas que sufren los menores de edad en los accidentes y la norma aprobada por la Honorable Cámara de Diputados que excluía de la prohibición de llevar en el asiento delantero a menores, en una camioneta, exigía arneses, cojines o sillas en el asiento trasero, exigencia que no contempla la indicación del Ejecutivo, por lo que en su opinión resultaría preferible mantener los dos incisos propuestos por la Honorable Cámara.

Así, el señor Senador propuso reemplazar el último inciso de la indicación del Ejecutivo, relativa a los menores de 8 años, por los dos últimos incisos propuestos por la Honorable Cámara.

Respecto de la proposición anterior, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, hizo las siguientes precisiones:

1.- El texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados se refiere a los menores de 6 años; en cambio, la indicación del Ejecutivo modifica esa edad, elevándola a 8 años porque el peso de 36 kilos, de acuerdo a informaciones proporcionadas por el Ministerio de Salud se alcanza a esa edad.

2.- Por razones de técnica legislativa se considera preferible eliminar la alusión a que recaerá en el conductor la responsabilidad del cumplimiento de esta norma, puesto que en la Ley de Tránsito siempre la responsabilidad recae en el conductor, y

3.- Respecto de la exigencia de sillas, arneses y cojines obligatorios, la indicación del Ejecutivo propone su eliminación por una razón de costos.

La CONASET realizó estudios de mercado y constató que las sillas no cuestan menos de \$ 50.000.

El Honorable Senador señor Novoa propuso agregar, al inciso final propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, la siguiente oración: "de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento", con lo cual a través del reglamento se establece la obligación.

En resumen, se modifica el artículo 79, en la forma siguiente:

a) Reemplázase el número 7, por el siguiente:

"7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;"

b) En el número 10, eliminase la oración "Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos.", y

c) Agréganse, a continuación del número 10, los siguientes incisos:

"El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de ocho años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento."

- Sometido a votación el texto anteriormente transcrito, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

N° 9
Artículo 80

Pasó a ser N° 24, reemplazado por el que se indica más adelante.

El número 9 deroga el artículo 80 que dicta normas relativas al espejo retrovisor, velocímetro y elementos reflectantes en pedales de bicicleta.

El artículo 80 indica que las motocicletas, motonetas, bicimotos y otros similares, deberán estar provistos de espejo retrovisor y velocímetro.

Las bicicletas y triciclos deberán estar provistos de elementos reflectantes en sus pedales.

En el caso de que las motocicletas o las motonetas lleven sidecar o caja lateral para mercadería, éste se acoplará siempre al lado derecho del conductor.

La Honorable Cámara de Diputados propone derogar esta disposición.

- En votación esta proposición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

Enseguida, vuestra Comisión debatió la indicación del Ejecutivo N° 24, que reemplaza el artículo 80, por el siguiente:

"Artículo 80.- Se prohíbe el transporte de animales domésticos en los asientos delanteros de los vehículos. Cuando éstos sean transportados en la parte trasera de camionetas u otros vehículos abiertos, deberán ir suficientemente asegurados con arneses especiales."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que el Ejecutivo está de acuerdo con la eliminación propuesta por la Honorable Cámara de Diputados y a través de esta indicación se pretende reemplazar el artículo por uno que se refiera al transporte de animales, precisando que en la ocurrencia de accidentes frontales los pesos de los elementos que están en los vehículos se multiplican por 10; por ello el daño que pueden causar a los pasajeros es importante.

Se deja constancia para la historia de la ley que la regulación que se refiere a bicicletas con sus reflectantes y motocicletas, será determinada por el reglamento.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorable Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el N° 9, que pasó a ser N° 24, que reemplaza el artículo 80 por el que se indicó anteriormente, relativo al transporte de animales domésticos.

- - - - -

N° 10
Artículo 81

Pasó a ser N° 25.

El número 10 elimina en el inciso primero del artículo 81 la frase relativa a la forma en que deberá estar colocado el tubo de escape.

La Ley de Tránsito, en su artículo 81, indica que los vehículos con motores de combustión interna no podrán transitar con escape libre e irán provistos de un silenciador eficiente. El tubo de escape no deberá sobresalir de la parte trasera de la estructura del vehículo y permitirá el escape del gas sólo en forma paralela a la calzada.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá determinar otras reglas respecto de los vehículos de carga o de locomoción colectiva.

La Honorable Cámara de Diputados propone eliminar, en el inciso primero de este artículo, la oración final: "El tubo de escape no deberá sobresalir de la parte trasera de la estructura del vehículo y permitirá el escape del gas sólo en forma paralela a la calzada."

El Ejecutivo formuló una indicación N° 25 similar que retiró.

En discusión este numeral, vuestra Comisión consideró que esta regulación es propia del reglamento, sin perjuicio de que estuvo de acuerdo en la exigencia contenida en la norma.

- En votación este numeral, que pasó a ser N° 26, fue aprobado sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorable Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

N° 11
Artículo 82

El número 11 sustituye el inciso segundo del artículo 82 relativo a la carburación, anulando el certificado de revisión técnica y el de gases cuando un vehículo emite humo visible al ralenti o se constate que ha superado los índices respectivos. También señala que en estos casos podrá ser retirado de circulación y puesto a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados para ello, de los cuales podrá ser retirado con autorización del juez, quien la otorgará con el objetivo de que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado.

El texto legal, en su artículo 82, señala que los vehículos motorizados deberán estar equipados, ajustados o carburados de modo que el motor no emita materiales o gases contaminantes en un índice superior a los permitidos.

Cuando Carabineros constate técnicamente que un vehículo ha superado dichos índices, podrá retirarlo de la circulación, poniéndolo a disposición del tribunal competente en los lugares habilitados por las Municipalidades, de los cuales únicamente podrá ser retirado con autorización del juez, que la otorgará con el objetivo de que el infractor solucione el problema de contaminación denunciado. En estos casos se aplicará el artículo 161 de esta ley.

El juez podrá absolver al conductor que, denunciado por conducir un vehículo con emanación de gases, acreditara haber reparado el vehículo y subsanado la causa de la emanación a la fecha de su comparecencia al tribunal, mediante certificado expedido por un establecimiento competente.

En discusión este numeral, se señaló que este artículo es atingente a la preocupación por el tema ambiental; sin embargo, presenta algunos inconvenientes que burocratizan el tema de la constatación de un vehículo que está superando índices de contaminación.

La norma vigente se refiere a la constatación técnica, en consecuencia, hay un elemento fehaciente; además, existen muchas dudas respecto de que en el acto se pueda proceder a anular el certificado de revisión técnica y de gases, más aun si no existe un elemento de constatación y en ese sentido la norma vigente establece que Carabineros de Chile constata técnicamente este hecho y la norma propuesta no lo establece, con lo cual podría estimarse que se trata de un inspector municipal, fiscal o un Carabinero, indefinición que resulta muy delicada en consideración a que se trata de la anulación de un certificado, en un acto de constatación de humos visibles.

Finalmente se explicó que cuando se hacen controles de emisión de gases, el Ministerio de Transportes dispone de equipos de fiscalización, que alcanzan a 40 en la Región Metropolitana, para constatar técnicamente esta situación, para lo cual actúan acompañados por Carabineros. Estos equipos técnicos no están disponibles en todas las regiones del país.

- En votación el texto sustitutivo propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, en su numeral N° 11, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Romero y Vega.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión analizó diversas indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 84, 85, 91 y 92, que esta Comisión consultó como N°s 26 (artículo 84), 27 (artículo 85), 28 (artículo 91) y 29 (artículo 92), nuevos, a continuación del N° 10, que pasó a ser N° 25.

N° 26, nuevo
Artículo 84

El artículo 84 indica que todo conductor de motocicletas, motonetas y bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 26, para modificarlo en los siguientes términos:

a) Intercálase la palabra "bicicletas", seguida de una coma (,), entre la preposición "de" y la palabra "motocicletas".

b) Agrégase a continuación del punto final (.), que pasa a ser seguido, la siguiente oración:

"Asimismo, deberán usar los implementos, vestimenta e indumentaria que, por razones de seguridad, determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Romero expresó que en aquellos lugares donde existen ciclovías no parece razonable exigir casco, ni tampoco en zonas rurales, ya que los campesinos circulan por caminos laterales y en caso de obligarlos a usar casco, no usarán las bicicletas.

El Honorable Senador señor Vega reiteró que los terrenos rurales son los lugares más peligrosos por lo que debe exigirse el uso del casco.

Por su parte, el Presidente Accidental de esta Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso que el tema de las vestimentas, implementos e indumentarias que por razones de seguridad determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones debería ser regulado mediante el reglamento.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que se han recibido muchas proposiciones respecto de este tema y el Plan Transantiago pretende lograr un cambio importante en los modos de transportes que se usan para desplazarse en la ciudad de Santiago que reúne muchas condiciones que permiten el uso de la bicicleta y con un cambio cultural apropiado se podrían tener 600.000 o 1.000.000 de viajes diarios en bicicleta, como sucede en otros países, en vez de los 150.000 que actualmente se realizan.

Dentro de este contexto de motivar el uso de la bicicleta en los próximos años, se suscribió un contrato con el Banco Mundial para la construcción de 70 kilómetros de ciclovías en Santiago, Valparaíso y Concepción y en ese contexto el uso de la bicicleta debe ser de otra forma; por eso se ha considerado que el uso del casco debería ser obligatorio para los ciclistas a fin de prevenir los accidentes. En esa línea, se han recibido múltiples proposiciones sobre la materia, existiendo diversos estudios que aconsejan la obligatoriedad del uso del casco y, otros, en sentido contrario.

Por lo anterior, el Ejecutivo estaría de acuerdo en traspasar la regulación de estas materias a reglamento para determinar los calendarios, la forma y los lugares de aplicación de esta exigencia del casco.

De esta manera, se propone la aprobación de la indicación sustitutiva del Ejecutivo dejando establecido en la historia de la ley que en lo que respecta a las bicicletas sería determinado en la reglamentación del Ministerio respectivo.

Para dar cumplimiento a lo anterior, se requiere de una modificación en la redacción para establecer en lugar de emplear la frase "protector reglamentario" señalar el uso de un casco protector de acuerdo a las condiciones, exigencias y calendario respectivos.

El Honorable Senador señor Novoa anunció su voto en contra de esta indicación porque la norma actual funciona de manera adecuada. Si una persona tiene un accidente en bicicleta, al caerse, las posibilidades de que muera como consecuencia de un golpe en la cabeza son las mismas que si se cayera caminando por la calle; distinto es el caso de las motocicletas, en que existe un problema de velocidad.

A su vez, el Honorable Senador señor Vega advirtió que las bicicletas, en las ciudades, se pueden estrellar con un automóvil y el casco los protegerá.

Por su parte, el Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, precisó que en este tema se trata de fijar un criterio para que el uso del casco en las bicicletas quede incorporado a la reglamentación que determine el Ministerio, y hacer una separación, como es el caso del uso de casco en sectores rurales, donde no existe el mismo tráfico vehicular.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló que en consideración a las observaciones formuladas acerca del uso del casco, es necesario tener presente que esta indumentaria no disminuye los accidentes sino las consecuencias de los mismos; además, los tipos de cascos varían respecto a las velocidades, por lo que parece apropiado establecer el uso obligatorio de los cascos en todos estos modos de transportes y regular mediante un reglamento las condiciones y exigencias sobre las cuales se normará esta materia.

Es apropiado atender las consideraciones de los sectores rurales para estudiar adecuadamente, sin perjuicio de lo cual, en opinión del Ejecutivo, el uso del casco es imprescindible para un transporte en bicicleta más seguro.

Posteriormente, en mérito al debate anterior, el Ejecutivo propuso sustituir su indicación a este artículo 84, por otra redactada de la manera siguiente:

"Artículo 84.- Todo conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar un casco protector y utilizar la vestimenta, implementos e indumentaria en la forma y bajo las condiciones y requisitos que se determinen en los reglamentos emanados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

- En votación esta indicación, fue aprobada por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Vega y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 26, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 84.

N° 27, nuevo
Artículo 85

La Ley de Transito, en su artículo 85, señala que en los vehículos de tracción animal deberán usarse animales adiestrados y con arneses que reúnan condiciones de seguridad.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 27, para reemplazar, en el artículo 85, la frase "de seguridad" por la oración "que permitan mantener el control del vehículo y proporcionen seguridad a los ocupantes."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, contempló esta enmienda al artículo 85 de la Ley de Tránsito, como N° 27, nuevo, del artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 28, nuevo
Artículo 91

El texto del artículo 91 de la Ley de Tránsito prohíbe a los conductores de los vehículos de locomoción colectiva:

- 1.- Proveer al vehículo de combustible con personas en su interior;
- 2.- Llevar pasajeros en las pisaderas y mantener abiertas las puertas del vehículo cuando se encuentre en movimiento;
- 3.- Admitir individuos ebrios, desaseados, que fumen o que no guarden compostura debida, o que ejerzan la mendicidad o cualquier clase de comercio en el vehículo;
- 4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo. Exceptúanse de esta prohibición, los perros adiestrados provistos de bozal que acompañen a pasajeros discapacitados.
- 5.- Poner en movimiento el vehículo o no detenerlo completamente mientras existan pasajeros que deseen subir o bajar del vehículo;
- 6.- Aumentar o disminuir la velocidad del vehículo con el objetivo de disputarse pasajeros, entorpeciendo la circulación y el buen servicio, y
- 7.- Fumar en el interior del vehículo.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 28, para introducir las siguientes enmiendas a esta disposición:

a) Reemplázase el número 3, por el siguiente:

"3.- Admitir individuos ebrios que causen molestia o desorden, personas que fumen o que no guarden compostura debida, o que ejerzan la mendicidad o cualquier clase de comercio en el vehículo;"

El Honorable Senador señor Novoa propuso el rechazo de este numeral porque se podría admitir un individuo ebrio siempre que no cause molestias, lo que no parece acertado, porque no se sabe en qué momento podrá causar molestias. En segundo lugar, como está establecido el término "individuo desaseado" es una mala señal eliminar esta expresión.

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, coincidió con el Senador anterior y señaló que la admisión de un ebrio que no cause molestias podría significar que al momento en que las cause no existirá forma de hacerlo descender del vehículo.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, recordó que este Título de la ley regula el transporte público de pasajeros y bajo el mismo se comprenden los buses, los taxis y los taxis colectivos y una persona ebria tiene que trasladarse a un lugar y lo deseable sería que lo hiciera en un taxi y la

norma actual no permitiría al chofer del taxi que esa persona se subiera; por ello, se añadió la precisión "que cause molestia".

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso dejar constancia para la historia de la ley que esta norma se refiere a los taxis, transporte individual.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa precisó que esta norma describe una prohibición relativa a cargar combustibles con pasajeros, llevar pasajeros en las pisaderas, y además se refiere al transporte de personas ebrias y desaseadas, por lo que la norma debería contener una facultad para prohibir desórdenes, quedando al criterio del conductor. No es lo mismo admitir canastos, bultos o paquetes que molesten que admitir personas que causen molestias, por lo que en concepto del señor Senador sería preferible establecer una facultad.

- En votación este literal a), fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

b) Reemplázase el número 4, por el siguiente:

"4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo;

Exceptúanse de esta prohibición, los perros adiestrados que acompañen a pasajeros con discapacidad."

Respecto de los perros adiestrados, se hizo presente que esta materia se regula en el proyecto de ley relativo al estacionamiento para personas discapacitadas, y que el término técnico que tienen estos animales es el de "perros de asistencia", proponiéndose sustituir esta denominación por la indicada.

- En votación este literal b), se aprobó con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 28, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 91.

N° 29, nuevo
Artículo 92

El artículo 92 señala que los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa y respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 29, para reemplazar el artículo 92, por el siguiente:

"Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar."

Esta indicación sólo importa un cambio de redacción de la norma legal vigente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 29, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma señalada el artículo 92.

- - - - -

N° 12
Artículo 93

Pasó a ser N° 30.

El número 12 deroga el artículo 93, que establece que los pasajeros no podrán subir o bajar de un vehículo en movimiento.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 30, en igual sentido, que retiró.

En discusión esta proposición se señaló que esta norma es materia de infracción y, por lo tanto, está sancionada como infracción grave en el artículo 198 de la Ley N° 18.290, de Tránsito.

- En consecuencia, vuestra Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega, acordó aprobar en los mismos términos que lo hizo la Honorable Cámara de Diputados este numeral, que pasó a ser N° 30 del artículo 1° de este proyecto de ley.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 94, que esta Comisión consultó como N° 31, nuevo, a continuación del N° 12 (artículo 93), que pasó a ser N° 30.

N° 31, nuevo
Artículo 94

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

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

Dicho documento o, en su defecto, el de homologación, deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 31, para reemplazar su inciso tercero por el siguiente:

"Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en original en el vehículo y encontrarse vigentes."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que mediante esta indicación se agrega una exigencia relativa a la tenencia del documento de gases, actualizándose una exigencia vigente.

El Honorable Senador señor Vega preguntó las razones por las cuales se exige que este documento se porte en original.

El Asesor de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que se trata de impedir que el conductor porte una fotocopia de este documento para evitar las alteraciones o falsificaciones del mismo.

Enseguida, precisó que se trata de dos certificados: el de homologación y el de gases. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha recibido denuncias de certificados falsos de homologación.

A su vez, el Secretario Ejecutivo de la CONASET añadió que el tema de la emisión de gases es delicado y es preferible que los documentos sean originales.

El Honorable Senador señor Novoa manifestó su preocupación en el sentido de que esta exigencia pueda significar nuevas infracciones a los conductores por el hecho de no contar con el documento original. Sin perjuicio de que es necesario considerar el hecho de que Carabineros podrá detectar que los certificados sean falsos.

Además, la aceptación de las copias debe quedar entregada al criterio del funcionario policial, porque no estará obligado a aceptar copias que no le parecen correctas.

Como consecuencia del análisis anterior, la Comisión acordó eliminar el término "original".

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 31, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 94.

N° 13

Artículo 98

El número 13 agrega tres incisos al artículo 98, que señala el procedimiento a seguir cuando un vehículo es retirado de circulación por haber perdido sus condiciones de seguridad.

El texto legal vigente, en su artículo 98, señala que los vehículos que hayan perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación y puestos a disposición del Tribunal competente en los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El vehículo y el permiso de circulación deberán ser restituidos por el tribunal que conozca del proceso, tan pronto se acredite que el desperfecto ha sido reparado o si la restitución se motivara en la necesidad de completar su reparación.

Sin embargo, si el desperfecto del vehículo fuera subsanado en el lugar en que se constató la infracción, podrá autorizarse para que continúe de inmediato en circulación, sin retirarse el padrón o permiso respectivo y sin perjuicio de efectuarse la denuncia correspondiente por la infracción cometida.

En todo caso, el juez siempre podrá disponer, si lo estima procedente, una revisión del vehículo por un establecimiento competente.

Lo anterior es sin perjuicio de las medidas de carácter administrativo que adopte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en uso de sus facultades legales, en lo relativo a los vehículos de carga, a los destinados al transporte colectivo de personas y a los automóviles destinados a la prestación de servicios de uso público.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregar a este artículo los siguientes incisos nuevos:

"Cuando se considere que el vehículo puede proseguir su marcha, se anulará el certificado de revisión técnica y el de gases, mediante una anotación en su reverso, con indicación de fecha y hora, lo que solamente habilitará para conducir el vehículo a su destino más inmediato.

Sólo serán válido para conducir el certificado original de revisión técnica y el de gases.

En los casos en que se necesite conducir un vehículo sin su revisión técnica vigente hacia un taller o planta revisora, se procederá a efectuar dicho traslado por la ruta más corta hacia la planta de revisión técnica más cercana."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, precisó que este artículo es concordante con el artículo 82, en términos de incorporar la facultad a Carabineros de Chile para retirar de la circulación un vehículo cuando emita humos visibles. Esta norma hace operativa la anulación de un certificado de revisión técnica sin contar con los elementos técnicos correspondientes.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que los vehículos que han perdido sus condiciones de seguridad serán retirados de la circulación y dicha situación no tiene relación con los certificados de revisión técnica y el de gases.

- En votación este numeral, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

N° 14
Artículo 99

El número 14 agrega dos incisos al artículo 99, relativo a las señales de tránsito en las vías públicas, tales como semáforos y otros, indicando que el cumplimiento de las normas técnicas se verificará según un procedimiento de certificación al que deberá ser sometido todo elemento que se comercialice en el país.

El artículo 99 indica que la señalización del tránsito en las vías públicas será únicamente la que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de acuerdo con los convenios internacionales ratificados por Chile.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que, a juicio del Ejecutivo, este numeral deberá rechazarse y mantenerse el texto legal vigente toda vez que el tema regulado por esta norma se encuentra normado en los Manuales de Señalización.

El Honorable Senador Romero propuso rechazar esta norma dejando expresa constancia, para la historia de la ley, que la regulación contenida en esta disposición corresponde al reglamento.

- En votación este numeral, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 100, que esta Comisión consultó como número 32 (artículo 100), nuevo, del artículo 1°.

N° 32, nuevo
Artículo 100

El artículo 100 señala que la instalación y mantención de la señalización del tránsito en las zonas urbanas corresponderá a las Municipalidades. La misma obligación tendrá la Dirección de Vialidad respecto de las vías sujetas a su cuidado.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 32, para reemplazar este artículo, por el siguiente:

"La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a los criterios técnicos establecidos por el Ministerio de

Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades en las zonas urbanas y a la Dirección de Vialidad respecto de las vías sujetas a su cuidado.”.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, manifestó que la indicación hace expresa la facultad del Ministerio, en términos técnicos, para establecer y normar la señal que se instale y la mantención de la misma.

El Honorable Senador señor Novoa expresó que seguramente esta norma generará objeciones por parte de quienes estiman que la autonomía municipal será violentada por el hecho de que el Ministerio fije las normas; sin embargo, esta es la única forma de estandarizar la instalación de la señalización.

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso dejar constancia para la historia de la ley que esta norma tiene por finalidad estandarizar la señalización.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, propuso reemplazar la mención a la Dirección de Vialidad por el Ministerio de Obras Públicas, para considerar el sistema de concesiones, porque puede suceder que alguna norma sea acordada con otros agentes del Ministerio de Obras Públicas, diferentes a esta Dirección, por lo que sería preferible establecer esta norma de manera más amplia.

Enseguida, explicó que el sentido original de esta norma se refiere expresamente a la señalización en las zonas urbanas, sin perjuicio de lo cual en ciertas zonas urbanas hay vías que son de tuición del Ministerio de Obras Públicas y otras, de mantención municipal.

El Honorable Senador señor Novoa preguntó qué pasa si hubiera vías que no estén en las zonas urbanas y que no dependan del Ministerio de Obras Públicas, y se trate de caminos comunales.

Al respecto el Subsecretario reiteró que hay calles que son de tuición del Ministerio de Obras Públicas y otras, de tuición municipal.

El Honorable Senador señor Vega propuso reemplazar “criterios técnicos” por “normas técnicas” porque los criterios técnicos se plasman en normas técnicas.

Como consecuencia de lo anterior, la Comisión acordó reemplazar el artículo 100, por el siguiente:

“Artículo 100.- La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a las normas técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades, salvo respecto de las vías sujetas al cuidado del Ministerio de Obras Públicas.”.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar el artículo 100 de la Ley de Tránsito, por el señalado anteriormente, consultando esta sustitución, en el N° 32, nuevo, del artículo 1° de este proyecto de ley.

- - - - -

N° 15
Artículo 101

Pasó a ser N° 33.

El número 15 reemplaza el artículo 101, que establece que los conductores y peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito,

señalando cuál prevalecerá, según el orden que indica, en caso de existir contradicción entre las mismas.

El artículo 101 indica que los conductores y los peatones están obligados a obedecer y respetar las señales del tránsito, salvo que reciban instrucciones en contrario de un carabinero o que se trate de las excepciones contempladas en esta ley para vehículos de emergencia.

La Honorable Cámara de Diputados propone reemplazarlo, por el siguiente:

"Artículo 101.- Los conductores y peatones están obligados a obedecer y respetar las señales de tránsito. En el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden que a continuación se indica, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo:

1. Señales u órdenes de un carabinero;
2. Señales u órdenes del personal de bomberos, en sitio de siniestro, quienes podrán denunciar la o las infracciones;
3. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía;
4. Semáforos o elementos de control de cruces ferroviarios;
5. Señales verticales, y
6. Demarcación.

La instalación de señalización, barreras o las indicaciones hechas a los conductores o peatones sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso del Departamento de Tránsito Municipal, o de la Dirección de Vialidad, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de diez a veinte unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, manifestó que, a juicio del Ejecutivo, es preferible mantener la norma actualmente vigente y agregar el último inciso de este texto para incorporar una sanción, para aquellos particulares o empresas que en las vías de la ciudad o en rutas interurbanas, generan barreras o crean accesos sin la respectiva autorización. La modificación de esta norma permite establecer un cierto ordenamiento en los tipos de acceso a los flujos vehiculares.

Se propuso modificar este último inciso de manera de hacerlo aplicable sólo a la instalación de señalización o barreras, y no a los conductores o peatones, puesto que podría resultar exagerado que una persona por hacer una indicación fuera multada por ello.

Asimismo, se propuso rebajar el monto de la multa que es de 10 a 20 unidades tributarias mensuales por de 8 a 16 unidades tributarias mensuales y reemplazar la frase "del Departamento de Tránsito Municipal, o de la Dirección de Vialidad" por "municipal o del Ministerio de Obras Públicas".

La Comisión acordó mantener la norma vigente, agregar como inciso segundo el último inciso del texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, con las modificaciones señaladas.

En consecuencia, se acordó agregar al artículo 101, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"La instalación de señalización o barreras sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se

presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada.”.

- En votación este número, fue rechazado con excepción de su inciso final que fue aprobado, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Romero y Vega, el que pasó a ser N° 33 del artículo 1°.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que esta Comisión consultó como N° 34 (artículo 102), nuevo, a continuación del N° 15 (artículo 101), que pasó a ser N° 33.

N° 34, nuevo
Artículo 102

El artículo 102 señala que quien ejecute trabajos en las vías públicas, estará obligado a colocar y mantener por su cuenta, de día y de noche, la señalización de peligro y tomar medidas de seguridad adecuadas a la naturaleza de los trabajos. Deberá, además, dejar reparadas dichas vías en las mismas condiciones en que se encuentre el área circundante, retirando, de inmediato y en la medida que se vayan terminando los trabajos, las señalizaciones, materiales y desechos.

Serán solidariamente responsables de los daños producidos en accidentes por incumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior, quienes encarguen la ejecución de la obra y los que la ejecuten.

Salvo casos de emergencia, quienes vayan a efectuar trabajos en las vías públicas lo informarán a la unidad de Carabineros del sector, por escrito y con 48 horas de anticipación, debiendo además, comunicar su término.

La infracción a lo establecido en el inciso primero será sancionada con multa de \$ 252.500 a \$ 505.100. Se considerará que existe una infracción nueva y separada por cada mes que transcurra sin que se haya dado cumplimiento a las obligaciones señaladas en el inciso primero.

Lo dispuesto en el presente artículo no obsta a la reglamentación que sobre trabajos en la vía pública o sobre ruptura o reposición de pavimentos dicten las Municipalidades.

El Ejecutivo formuló a este artículo, la siguiente indicación N° 33:

a) Reemplázase en el inciso primero, la frase “de peligro” por “correspondiente” y agrégase a continuación de “los trabajos” y del punto seguido (.) que pasa a ser coma (,), la frase, “todo conforme al Manual de Señalización de Tránsito.”.

b) Reemplázase en el inciso cuarto, la expresión “de \$249.800 a \$499.600”, por “8 a 16 unidades tributarias mensuales”.

En discusión estas indicaciones, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que estas enmiendas pretenden precisar la norma vigente, ya que algunas situaciones, aunque no constituyen peligro, requieren de algún tipo de señalización, como es el caso de las faenas de mantención.

El Honorable Senador señor Romero hizo presente el abuso que se hace de las restricciones del tránsito cuando se realiza este tipo de faenas. Se restringe la circulación en una extensión que no corresponde, por lo que es necesario buscar un equilibrio en esta situación.

Al respecto, el señor Subsecretario indicó que el Manual de Señalización indica, en forma expresa, la manera de instalar estas señalizaciones y permite la fiscalización, por parte del Ministerio de Obras Públicas, a través de la Inspectoría Fiscal, en el caso de obras concesionadas.

A su vez, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, acotó que el último capítulo aprobado del Manual de Señalización establece las normas aplicables para la instalación de faenas; sin embargo, lo que sucede actualmente es que los municipios desconocen la forma de fiscalizar esta situación para lo cual la CONASET ha efectuado capacitación al conjunto de municipios.

- En votación estas indicaciones, fueron aprobadas sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el artículo 102 de la Ley de Tránsito, en la forma señalada anteriormente, consultando esta enmienda, en el N° 34, nuevo, del artículo 1° de este proyecto de ley.

- - - - -

N° 16
Artículo 103

Pasó a ser N° 35.

El número 16 sustituye el inciso segundo del artículo 103 que prohíbe los signos o demarcaciones en las vías públicas que se asemejen a las señales de tránsito y la instalación en las aceras y bermas de propaganda comercial, quioscos, vegetación u otros que impidan la plena visual sobre vehículos y peatones.

La Honorable Cámara de Diputados propone sustituir el inciso segundo del artículo 103, por el siguiente:

"Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejones o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda comercial ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones, tanto hacia la izquierda como hacia la derecha."

El Ejecutivo, a su vez, formuló la indicación N° 34, para introducir en este artículo 103, las siguientes enmiendas:

a) En el artículo 103, sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

"Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejones o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones."

b) Suprímese, en el inciso tercero, la palabra "comercial".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la indicación del Ejecutivo es similar al texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados; sin embargo, al eliminarse la palabra "comercial", en la prohibición de colocarse propaganda que dificulte la visibilidad de las señales de tránsito, se incluye a toda clase de propaganda.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes, de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 104, que esta Comisión consultó como N° 36 (artículo 104), nuevo, a continuación del N° 16 (artículo 103), que pasó a ser N° 35.

N° 36, nuevo
Artículo 104

El artículo 104 indica que se prohíbe la colocación de letreros de propaganda en los caminos. La Dirección de Vialidad fijará las condiciones y la distancia, desde el camino, en que podrán colocarse estos letreros.

El Honorable Senador señor Novoa propuso cambiar en el artículo 104, la frase "Dirección de Vialidad" por "Ministerio de Obras Públicas", para hacerlo concordante con las normas aprobadas anteriormente.

- En votación esta modificación, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero, consultándose como N° 36, nuevo, del artículo 1°.

- - - - -

N° 17
Artículo 105

Pasó a ser N° 37.

El número 17 sustituye el artículo 105, estableciendo el retiro de señales no oficiales, barreras u otros que alteren la señalización oficial o que reduzcan la visibilidad para conductores o peatones.

El artículo 105 señala que la autoridad competente deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales y cualquier otro letrero, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial o dificulte su percepción, o que no cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente.

La Honorable Cámara de Diputados propone sustituir este precepto, por el siguiente:

"Artículo 105.- La autoridad competente, o el tribunal, deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales, las barreras o cualquier otro letrero, objeto publicitario, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial, dificulte su percepción, reduzca la visibilidad para conductores o peatones, o que no cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente."

El Ejecutivo, a su vez, propone sustituirlo, por otro similar al propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, con la única diferencia de que la indicación N° 35 del Ejecutivo considera la posibilidad de que el tribunal pueda actuar de oficio o a petición de parte.

El Honorable Senador señor Romero solicitó dejar constancia que se entiende dentro del concepto "a petición de parte" que se trata de acción pública.

- En consecuencia, vuestra Comisión acordó aprobar el texto de la Honorable Cámara de Diputados, con la sola modificación de intercalar entre la coma (,) que sigue a la palabra "tribunal" y el verbo "deberá" la frase: "de oficio o a petición de parte,", por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

N° 18
Artículo 108

Pasó a ser N° 38.

El número 18 reemplaza el artículo 108, que obliga a los conductores a detener sus vehículos ante todos los cruces ferroviarios, por otro, que dispone que en los pasos a nivel provistos de barreras colocadas a cada lado de la línea férrea, la presencia o movimiento de estas barreras sobre la calle o camino significa que ningún usuario de la vía puede sobrepasar la vertical de la barrera más cercana.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 36, que propone derogar el texto vigente.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, indicó que las nuevas tecnologías empleadas en materia de cruce ferroviario, han tenido un gran avance. Así por ejemplo, la sola proximidad de un tren agiliza y activa el sistema de señalización, bajando la barrera o encendiéndose una luz roja, la señal de alerta, por lo que no es necesario esta sobreseguridad que dice relación con los cruces que eran operados prácticamente de manera manual.

El Honorable Senador señor Novoa manifestó su extrañeza por la proposición relativa a la derogación del artículo 108 que regula esta materia, con lo cual no existiría obligación de detenerse ante un cruce ferroviario y, de no existir una señalización en contrario, el conductor podría cruzar sin que ello importe una infracción a las normas del tránsito.

A su vez, el Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador, señor Muñoz Barra, manifestó su conformidad con la tecnificación del sistema; no obstante, informó que la ciudad de Lautaro de la IX Región tiene más de 3 cruces ferroviarios en que no existe ningún tipo de señalización, por lo que es importante adoptar alguna prevención sobre esta materia, como sería mantener el artículo 108.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, fue partidario de mantener la norma pero considerar, dentro de la misma, la situación en que el sistema permita un flujo más expedito en el cruce ferroviario.

En consecuencia, la Comisión acordó mantener el artículo 108, modificando su redacción actual, estableciendo la obligación del conductor de detenerse antes del cruce ferroviario, salvo señalización en contrario.

De manera que se rechaza la indicación del Ejecutivo y se sustituye el numeral 18, de la Honorable Cámara de Diputados, por el siguiente:

"38) En el artículo 108, intercálase entre las palabras "Los conductores" y el verbo "deberán", entre comas (,) la frase ", salvo señalización en contrario,".

- En votación la sustitución de este numeral, en la forma anteriormente transcrita, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- Con la misma votación anterior se rechazó la indicación del Ejecutivo.

N° 19
Artículo 109

Pasó a ser N° 39.

El número 19, sustituye el artículo 109, definiendo el cruce ferroviario como aquel en el cual existe tráfico regular de trenes y obliga a la Dirección de Vialidad o a la Municipalidad a mantener la señal que indica la proximidad del cruce ferroviario.

El artículo 109 señala que en los caminos que crucen a nivel una línea férrea, las empresas de ferrocarriles y la Dirección de Vialidad estarán obligados a colocar y mantener las siguientes señalizaciones:

1.- Ferrocarriles: a una distancia mínima de cuatro metros del riel más próximo y en el lado derecho del camino, enfrentando la circulación, la señalización oficial, y

2.- Dirección de Vialidad: dos signos de advertencia, indicadores de la proximidad de cruce ferroviario, al lado derecho del camino y enfrentando la circulación, a una distancia tal que su eficiencia sea máxima.

Se entiende que un cruce ferroviario es aquél en el cual existe tráfico regular de trenes."

El Ejecutivo formuló la indicación N° 37, para sustituirlo, por el siguiente:

"Artículo 109.- En los caminos y calles que crucen a nivel una vía férrea, las empresas de ferrocarriles y la Dirección de Vialidad o la Municipalidad respectiva, en su caso, deberán colocar y mantener la señalización que determine el reglamento."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la indicación del Ejecutivo difiere de la propuesta por la Honorable Cámara de Diputados en que esta última se refiere a las empresas de ferrocarriles puesto que ya no existe una sola empresa de este rubro, como sucede en el Norte del país, en la actualidad.

En consecuencia, propuso aprobar la indicación del Ejecutivo, cuya redacción es más clara y precisa e incorpora el espíritu original del numeral propuesto por la Cámara de Diputados. Además, propuso reemplazar la mención a "la Dirección de Vialidad" por "el Ministerio de Obras Públicas" para uniformar el texto.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

N° 20

Artículo 110

Pasó a ser N° 40.

Este numeral reemplaza el artículo 110 de la Ley de Tránsito sobre el significado de los colores de semáforos, palabras o signos, por otro que indica que los semáforos destinados a regular la circulación de los vehículos regularán también la de los peatones y la de los ciclistas, asimismo indica el significado de los colores o signos y las luces no intermitentes: verde, roja, amarilla; luces intermitentes e indicadores de flecha verde y las luces de pista y las indicaciones para vehículos de transporte público.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 38 a este artículo, proponiendo reemplazarlo por otro que señala que las indicaciones de los semáforos serán: luces no intermitentes: luz verde, amarilla, roja; luces intermitentes: una luz roja, dos luces rojas, luz amarilla, indicaciones de flecha verde; indicaciones para vehículos de transporte público; y semáforos exclusivos para peatones o ciclistas. Indica el significado de las luces, colores, palabras y signos.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que la indicación del Ejecutivo representa un nuevo ordenamiento recogiendo las experiencias, las directrices planteadas en su oportunidad en la Honorable Cámara de Diputados y la opinión de Carabineros de Chile y de entidades relacionadas con la normativa del tránsito.

De esta forma, manifestó se sistematizaron las opiniones anteriores y se otorgó un nuevo ordenamiento a esta disposición.

La indicación del Ejecutivo, para reemplazar este artículo, es del siguiente tenor:

"Artículo 110.- Las indicaciones de los semáforos serán:

1.- Luces no intermitentes:

a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente.

Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente luz verde, sólo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución.

Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

2.- Luces intermitentes:

a) Una luz roja intermitente indica "CEDA EL PASO".

b) Dos luces rojas intermitentes en forma alternada significan que los vehículos que las enfrenten no deben sobrepasar la línea de detención o, si no la hubiera, la vertical de la señal. Estas luces sólo podrán instalarse en cruces ferroviarios a nivel y para dar preferencia de paso a vehículos de bomberos o ambulancias que se incorporan a la vía.

c) Luz amarilla intermitente advierte peligro.

3.- Indicaciones de flecha verde:

La luz verde de un semáforo que contenga una flecha iluminada significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección indicada por ésta.

Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

La señal del semáforo que comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse ésta o éstas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en el o los sentidos indicados por la o las flechas.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrita en la letra b) del punto 1.

4.- Indicaciones para vehículos de transporte público:

Tratándose de pistas segregadas destinadas exclusiva y permanentemente a la circulación de vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, los semáforos podrán ser diferentes y en ellos se podrá reemplazar el color verde por el blanco.

5.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

a) La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no esté demarcado.

b) La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.

c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y que se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada terminar de atravesarla.”.

En discusión esta indicación, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló que la luz amarilla en las rotondas indica cruce peligroso y la luz roja significa que pierde la preferencia.

El Honorable Senador señor Romero expresó que debería indicarse claramente que la luz amarilla es una advertencia de peligro e indica preferencia. Por su parte, la luz roja intermitente advierte “CEDA EL PASO”.

Sobre esta materia, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, precisó que la diferencia entre el disco Pare y “CEDA EL PASO” está asociada a la visibilidad que existe en el cruce. Si viene un vehículo, el disco “CEDA EL PASO” se transforma inmediatamente en un disco PARE.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que se podría considerar que en una esquina en que hay un semáforo funcionando hay que atenerse a sus indicaciones. Si el semáforo no funciona, la luz roja intermitente equivale a un disco PARE.

En consideración a los planteamientos anteriores, la Comisión aprobó una modificación en la letra a) del número 2, en el sentido de que la luz roja intermitente indica “CEDA EL PASO”.

- En votación esta indicación, fue aprobada con la modificación señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar el texto del artículo 110, propuesto por la Honorable Cámara de Diputados, por el que se transcribió anteriormente, pasando este N° 20 a ser N° 40 del artículo 1°.

N° 21
Artículo 111

Pasó a ser N° 41.

El artículo 111 señala que sin perjuicio de lo señalado en el artículo anterior, cuando sobre las pistas de circulación de una calzada de más de dos pistas demarcadas se coloquen luces verdes o rojas, la luz roja indicará prohibición de utilizar la pista de circulación sobre la cual se encuentre y la luz verde indicará autorización de utilizarla.

La Honorable Cámara de Diputados propone reemplazar este artículo, por otro que distingue entre semáforo de peatones o ciclistas e indica el significado de los colores.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 39, para reemplazarlo por otro que señala que las luces rojas o verdes, instaladas sobre el centro de una o más pistas de circulación, indicarán prohibición de hacer uso de la pista sobre la cual aquéllas se encuentren o, autorización para usarlas, respectivamente.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que a través de esta indicación se pretende incorporar una señalización especial en el caso de que alguna pista de circulación tenga distintos usos, como es el caso de las vías reversibles.

La diferencia con el texto propuesto por la Honorable Cámara de Diputados radica en el hecho de que esa materia está regulada en el artículo 110.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 112, que esta Comisión consultó como N° 42, nuevo, a continuación del N° 21 (artículo 111), que pasó a ser N° 41.

N° 42, nuevo
Artículo 112

El artículo 112 señala que las Municipalidades en las zonas urbanas y la Dirección de Vialidad, en las zonas rurales, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.

El Honorable Senador señor Novoa propuso modificar el texto del artículo 112 de la Ley de Tránsito con el objetivo de establecer que las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.

En consecuencia, se acordó contemplar un numeral 42, nuevo, que reemplaza el texto del artículo 112, por el siguiente:

"Artículo 112.- Las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas."

- En votación esta enmienda, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó reemplazar el texto del artículo 112 por el que se indica, contemplando un N° 42, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

- - - - -

N° 22
Artículo 114

Pasó a ser N° 43.

El artículo 114 indica que todo conductor deberá mantener el control de su vehículo durante la circulación y conducirlo conforme a las normas de seguridad

determinadas en esta ley, sin que motivo alguno justifique el desconocimiento o incumplimiento de ellas.

Asimismo, los conductores estarán obligados a mantenerse atentos a las condiciones de tránsito del momento.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregarle a este artículo el siguiente inciso final, nuevo:

"Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa detención o abrirlas, mantenerlas abiertas o descender del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro para otros usuarios."

El Ejecutivo formuló la indicación N° 40, en igual sentido, que retiró.

- En votación este numeral, fue aprobado, en los mismos términos que viene formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas indicaciones del Ejecutivo que consultó como N°s 44 (artículo 116), 45 (artículo 120), 46 (artículo 123), 47 (artículo 124), 48 (artículo 127), 49 (artículo 133), 50 (artículo 138), 51 (artículo 139) y 52 (artículo 142), nuevos, a continuación del N° 22 (artículo 114), que pasó a ser N° 43.

N° 44, nuevo
Artículo 116

El artículo 116 indica que en una calzada señalada para el tránsito en un solo sentido, los vehículos deberán circular únicamente en el sentido indicado.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 41, para derogar este artículo.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló que se propone la eliminación de esta norma porque es redundante.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó derogar el artículo 116 de la Ley de Tránsito, contemplando un N° 44, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 45, nuevo
Artículo 120

El artículo 120 señala que, en las vías públicas, los vehículos deberán circular por la mitad derecha de la calzada, salvo en los siguientes casos:

1.- Cuando se adelante a otro vehículo que va en el mismo sentido, bajo las reglas que rigen tal movimiento;

2.- Cuando el tránsito por la mitad derecha de una calzada esté impedido por construcciones, reparaciones u otros accidentes que alteren la normal circulación;

3.- En el tránsito urbano, cuando la calzada tenga demarcada tres o más pistas de circulación, en un mismo sentido, y

4.- En la circulación urbana, cuando la calzada esté exclusivamente señalizada para el tránsito en un solo sentido.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 42, para intercalar en su N° 1, la frase "o sobrepase" entre la palabra "adelante" y la preposición "a".

El Asesor de la Subsecretaría de Transportes, señor Lautaro Pérez, explicó que esta norma existe desde la época en que había una sola pista. Sin embargo, en la actualidad, las carreteras tienen dos pistas, por lo tanto, los conceptos de "adelantar" y de "sobrepasar" difieren: cuando existe una sola pista bidireccional, se adelanta; por el contrario, cuando hay dos pistas, se sobrepasa.

El Honorable Senador señor Romero hizo presente que en esta norma se debe considerar la obligación de conducir por la derecha, porque la mayoría de los accidentes se produce por no cumplir con esa situación. Como en la actualidad las carreteras tienen más de dos pistas, es necesario indicar las pistas por las que se debe circular e indicar por cuál pista deben circular los que se desplazan a una menor velocidad, tratando de educar a los conductores.

Normalmente, el problema se produce en las carreteras que, incluso, pueden estar dentro del radio urbano, como es el caso de las autopistas concesionadas, y si el conductor no circula por la vía derecha se producirá un gran entorpecimiento en el tránsito.

El Honorable Senador señor Novoa expresó que, de acuerdo a la redacción actual de la norma, en el tránsito urbano los conductores estarían obligados a desplazarse sólo por la derecha, salvo que existan más de tres pistas.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, confirmó lo manifestado por el Honorable Senador señor Romero, en el sentido de que de acuerdo a las estadísticas, la segunda causa de accidente en carretera se produce precisamente por no conducir por la derecha.

Enseguida, agregó que dentro de esta disposición se consideró la diferencia entre los conceptos de "adelantar" y de "sobrepasar" para actualizar la norma y se dejaron las cuatro excepciones del actual artículo 120. Sin embargo, al revisar este precepto, resulta preferible eliminar el número 3.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa propuso considerar sólo el concepto de "adelantar" y eliminar "sobrepasar".

Sobre este punto, el Secretario Ejecutivo de CONASET precisó que los conceptos de "adelantar" y de "sobrepasar" no tienen el mismo sentido; se entiende que, cuando se adelanta, se ocupa una pista que tiene un sentido contrario, en carreteras antiguas, de una sola pista bidireccional; y se entiende que el hecho de "sobrepasar" se produce en una carretera, cuando hay dos pistas y se ocupa una pista contraria.

En consecuencia, esta indicación se aprobó, con modificaciones, quedando redactada como sigue:

"45) En el artículo 120.

a) Intercálase en su N° 1 la frase "o sobrepase" entre la palabra "adelante" y la preposición "a";

b) Elimínase su N° 3.

c) Su N° 4 pasó a ser N° 3.

d) En su N° 2, sustituir el punto y coma (;) final por una coma (,) y agrégase, a continuación, la conjunción "y".

- En votación esta indicación, fue aprobada con las modificaciones indicadas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el artículo 120 de la Ley de Tránsito, contemplando un N° 45, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 46, nuevo
Artículo 123

El artículo 123 señala que en las vías de doble tránsito, los vehículos que circulen en sentidos opuestos, al cruzarse, no pasarán sobre el eje de la calzada, demarcada o imaginaria, y guardarán entre sí la mayor distancia posible.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 43, a este artículo, para reemplazar la frase "demarcada o imaginaria", por "demarcado o imaginario".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que es más preciso consignar el término "demarcado" en lugar de "demarcada".

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar, en la forma señalada, el artículo 123 de la Ley de Tránsito, contemplando un N° 46, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 47, nuevo
Artículo 124

El artículo 124 indica que el conductor de un vehículo que adelante a otro que circula en el mismo sentido deberá hacerlo por la izquierda, a una distancia que garantice seguridad, y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar.

El conductor del vehículo que es adelantado deberá ceder el paso en favor del que lo adelanta y no deberá aumentar la velocidad hasta que el otro vehículo complete la maniobra.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 44, para reemplazar el artículo 124, por el siguiente:

"Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad, y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar.

El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelanta o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra."

El Honorable Senador señor Romero señaló que en todas las carreteras nacionales se sobrepasa, necesariamente, por la pista derecha, puesto que la gran mayoría de los conductores circulan por la izquierda, costumbre que se debe resolver no sólo desde el punto de vista cultural, sino que debería existir alguna señal en este texto legal que permita modificar esta situación.

Por lo anterior, el señor Senador solicitó estudiar la forma de modificar y resaltar estas infracciones que no son controladas por Carabineros de Chile.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Pizarro, coincidió con el planteamiento del Senador señor Romero y agregó que para corregir esta situación es necesario contar con una buena señalización, sin perjuicio de la existente y, además, se debe insistir en un tema que es de criterio, porque, fuera de circular por la pista izquierda, algunos conductores no permiten que el vehículo que circula por la pista derecha lo adelante.

Agregó el señor Senador que de acuerdo con la norma en análisis está claro que el conductor debe ceder el paso, por lo que frente a este tipo de conductas,

que en las carreteras son muy peligrosas y reiterativas, se podría hacer un ejercicio para ejemplificar.

A su vez, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que esta situación también debe abordarse desde el punto de vista de las sanciones ligadas a este tipo de infracciones.

El Honorable Senador señor Romero reiteró la necesidad de solucionar esta situación a la brevedad, porque, de otro modo, el desplazamiento en las carreteras será muy riesgoso. La norma legal no distingue el tipo de carretera, por lo que siempre debe adelantarse por la izquierda.

A continuación, el señor Senador propuso establecer la realización de una campaña para terminar con esta situación.

En relación a esta materia, acotó que este tema se relaciona con el hecho de que en las carreteras no existan velocidades mínimas y muchas veces, por la pista derecha, circulan vehículos a una velocidad de 40 kilómetros por hora, y un vehículo que circula a una mayor velocidad prefiere hacerlo por la pista izquierda, principalmente en ocasiones en que existe un gran desplazamiento de vehículos, como en los fines de semana.

Enseguida, solicitó oficiar a Carabineros de Chile para representar oficialmente la preocupación de la Comisión sobre esta materia y para que informe cuáles son las campañas públicas o medidas educativas que se han adoptado frente a esta situación.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el texto del artículo 124 de la Ley de Tránsito, por el anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 47, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

Artículo 125

El artículo 125 indica que el conductor de un vehículo puede sobrepasar a otro, por la derecha, cuando sea posible efectuar este movimiento con absoluta seguridad y solamente en las condiciones siguientes:

1.- Cuando el vehículo alcanzado esté efectuando o a punto de efectuar un viraje a la izquierda, y

2.- Cuando en vías urbanas existan tres o más pistas con el mismo sentido del tránsito.

En ningún caso podrá efectuarse esta maniobra fuera de la calzada.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 45, para reemplazar, en el N° 2 del artículo 125, la palabra "tres", por "dos".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que el Ejecutivo es partidario de retirar esta indicación, porque su aprobación implicaría restringir la movilidad y una serie de condiciones que no van en el sentido final, que es generar una conducta distinta.

- Esta indicación fue retirada por el Ejecutivo.

N° 48, nuevo Artículo 127

El artículo 127 señala que ningún vehículo podrá adelantar a otro en un cruce, a menos que éste se encuentre regulado por semáforos o Carabineros.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 46, para reemplazar este artículo, por el siguiente:

"Artículo 127.- Ningún vehículo podrá adelantar o sobrepasar a otro en un paso de peatones ni en un cruce, salvo que éstos se encuentren regulados."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el texto del artículo 127 de la Ley de Tránsito, por el anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 48, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 49, nuevo
Artículo 133

El artículo 133 indica que si se destinaran o señalaran vías o pistas especiales para el tránsito de bicicletas, sus conductores deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 47, para reemplazar el artículo 133, por el siguiente:

"Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas."

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir el texto del artículo 133 de la Ley de Tránsito, por el anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 49, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 50, nuevo
Artículo 138

El artículo 138 señala que el conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar carecerá de toda preferencia para ejecutar esta maniobra y deberá respetar el derecho preferente de paso que tengan, en estas circunstancias, los otros vehículos que circulen y los peatones en los cruces o pasos reglamentarios a ellos destinados, que estén o no demarcados.

En el caso de que dos vehículos se aproximen a un cruce por distintas vías, con el propósito de virar ambos a su izquierda, el derecho preferente de paso de uno respecto al otro se regirá por la aplicación general de lo establecido en el artículo 143.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 48, para reemplazar en su inciso primero, la frase "cruces o pasos reglamentarios", por "pasos".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que el concepto de "pasos" es más preciso y está reglamentado de acuerdo a la estructura de esta iniciativa legal.

A su vez, el Honorable Senador señor Muñoz Barra hizo presente que existe un número importante de cruces de las líneas de ferrocarriles que carecen de señalización, como sucede en la ciudad de Lautaro, en la IX Región, en que se ha producido un gran número de accidentes, porque la ciudad está dividida por cruces ferroviarios, de los cuales, a lo menos en cinco no existe ningún tipo de señalización.

Al respecto, el Subsecretario de Transportes reiteró que, en consideración a la forma en que se ha estructurado este cuerpo legal, se ha definido de manera genérica el concepto de "pasos" en los cuales existen algunos casos específicos, como son los demarcados o no demarcados, y resulta más preciso mantener este concepto, sin perjuicio de la necesidad de señalar los pasos a que alude el Senador Muñoz, lo que dice relación con la gestión de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, que recientemente creó una Gerencia para la seguridad.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el texto del artículo 138 de la Ley de Tránsito, en la forma anteriormente señalada, contemplándola en un N° 50, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 51, nuevo
Artículo 139

El artículo 139 establece que el conductor de un vehículo que tenga el propósito de virar en una intersección, lo hará como sigue:

1.- Viraje a la derecha: la iniciación de un viraje a la derecha y el viraje mismo deberá hacerse tan cerca como sea posible de la cuneta de la mano derecha o del borde de la calzada: con todo, en el caso de viraje a la derecha debidamente señalado, por un vehículo de carga articulado compuesto de camión tractor y semirremolque, o de camión y remolque, no regirá lo prevenido anteriormente, debiendo los demás conductores aguardar a que dicho vehículo termine su maniobra;

2.- Viraje a la izquierda: para efectuar un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito hacia otra vía de doble tránsito, el vehículo deberá aproximarse al costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde transita y, después de pasar la intersección, deberá entrar a la otra vía, tomando el lado derecho de su eje o de la línea central;

3.- Para efectuar un viraje a la izquierda desde una vía de doble tránsito a una de tránsito en un solo sentido, el vehículo deberá tomar previamente el costado derecho del eje o de la línea central de la vía por donde se transita, y

4.- El viraje a la izquierda desde una vía de tránsito en un solo sentido, hacia otra de doble tránsito, deberá efectuarse de manera que el vehículo; una vez pasada la intersección, tome el costado derecho del eje o de la línea central de la vía de doble tránsito.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 49, para intercalar en el número 3, del artículo 139, antes de la coma (,) que precede a la conjunción "y", la oración "e ingresar a la pista más próxima a su viraje".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que esta norma pretende determinar el procedimiento a seguir cuando se hace el viraje, porque queda un poco trunca la versión original de la ley, para lo cual se regula la forma que parece la más normal de proceder cuando se realiza ese tipo de virajes. A través de este precepto se complementa la práctica y se norma.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar el texto del artículo 139 de la Ley de Tránsito, en la forma anteriormente señalada, contemplándolo en un N° 51, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

N° 52, nuevo
Artículo 142

El artículo 142 indica que toda maniobra de viraje deberá ser advertida previamente por el conductor, con una anticipación mínima de treinta metros, mediante el señalizador eléctrico del vehículo o, en su defecto, con el brazo.

Todas las señales de advertencia con el brazo deberán hacerse por el conductor solamente por el costado izquierdo, en la forma que se indica:

- 1.- Viraje a la izquierda, brazo extendido horizontalmente;
- 2.- Viraje a la derecha, brazo en ángulo recto hacia arriba, y
- 3.- Disminución de velocidad o detención, brazo extendido hacia abajo.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 50, para agregar al artículo 142, como inciso tercero, el siguiente:

"Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que esta norma se refiere a los vehículos que no cuentan con luces de señalización, o no tienen el equipamiento correspondiente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó agregar al texto del artículo 142 de la Ley de Tránsito, el inciso tercero anteriormente señalado, contemplándolo en un N° 52, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

- - - - -

N° 23
Artículo 144

Pasó a ser N° 53.

El artículo 144 preceptúa que el conductor que enfrente el signo "PARE" deberá detener el vehículo y permitir el paso a los que circulen por la otra vía, y reiniciará la marcha sólo cuando pueda hacerlo en condiciones que eliminen toda posibilidad de accidente.

El conductor que enfrenta el signo "CEDA EL PASO" deberá reducir la velocidad hasta la detención, si fuera necesario, para permitir el paso a todo vehículo que circule por la otra vía y cuya proximidad constituya un riesgo de accidente.

El número 23, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, agrega el siguiente inciso tercero al artículo 144:

"El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar, detenido con su dispositivo de luz intermitente, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución."

El Honorable Senador señor Romero recalcó la importancia de esta situación, porque a la salida de los colegios se ubican todos los vehículos de transporte escolar con el intermitente encendido, en lugares que no están habilitados para detenerse, con lo cual están creando una situación permanente de congestión. Con la aprobación de esta norma se incentivará que los conductores utilicen las luces intermitentes y detengan los vehículos.

Sobre este punto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, recordó que con ocasión de la aprobación de la ley que estableció el Registro de Transporte Escolar se obligó a los colegios y municipios a realizar ciertas inversiones para evitar este tipo de prácticas; para ello se determinó la realización de rebajes en las veredas cercanas a los colegios que permitan que los escolares desciendan del vehículo de transporte escolar. Esta medida debe ser fiscalizada con las Municipalidades, para ver el cumplimiento de esta norma que pretende corregir esta práctica de los vehículos de transporte escolar que se detienen en cualquier lugar.

Añadió el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, que el texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados pretende proteger la movilidad de los escolares al momento de descender de estos vehículos de transportes escolar y, para corregir esa práctica, se incorporó la norma indicada en la ley que creó el Registro de Transporte Escolar.

Enseguida, el Honorable Senador señor Romero propuso agregar al texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados una frase que precise la situación descrita; para ello debería intercalarse, en el inciso propuesto, entre las palabras "intermitente," y "deberá", la frase "en los lugares habilitados para ello", porque de otro modo se formará una gran congestión.

A su vez, el Honorable Senador señor Fernández indicó que la misma situación se produce con vehículos particulares que dejan escolares.

Al respecto, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que la ley que creó el Registro de Transporte Escolar exige una luz destellante para el vehículo.

La Asesora del Senador señor Novoa, señora Hedy Matthei, señaló que este tema se analizó en forma extensa con Carabineros de Chile y la CONASET y existe una proposición en el artículo 151 en el mismo sentido; sin embargo, dicha norma debería considerarse dentro del mismo artículo 144, o como artículo nuevo, vale decir, 144 bis, porque son los artículos que se refieren a la obligación de reducir la velocidad y parar frente a una determinada señal. Establecer esta norma en el artículo 151 queda fuera de contexto.

La norma propuesta se basa en el hecho de que en todos los países desarrollados se contempla esta obligación, cuando se transita por un colegio del cual entran o salen escolares. Hay luces en las calles y los vehículos no pueden circular a más de 20 ó 30 kilómetros por hora. Además, está señalizada en forma estricta la velocidad y las multas por esas infracciones son altísimas.

A lo anterior agregó que debe establecerse la velocidad en forma expresa, porque el hecho de señalar que "deberá reducir la velocidad hasta detenerse, si fuera necesario" es muy ambiguo y puede producir situaciones equívocas considerando, además, el hecho de que será sancionado con multas altas.

El Presidente accidental, Honorable Senador señor Muñoz Barra, compartió el planteamiento del Honorable Senador señor Romero, en el sentido de que no resulta lógico que un vehículo de transporte escolar se detenga en un lugar no habilitado, usando las luces intermitentes para que desciendan escolares, con lo cual es necesario agregar al texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados la frase propuesta por el Senador señor Romero, para evitar la comisión de accidentes.

Luego, la Asesora del Senador señor Novoa, señora Hedy Matthei, reiteró la necesidad de considerar la norma contenida en el artículo 151 como un artículo 144 bis, y que además se precise la velocidad máxima, ya sea 20 ó 30 kilómetros, pero que no sólo se indique, como lo hace el texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, que sólo debe reducirse la velocidad, porque es muy ambiguo y esta infracción será sancionada con multas altas.

Sobre esta materia el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que se trata de situaciones distintas; el artículo 144 se refiere a las condiciones que se deben tener frente a cierto tipo de señales o hechos. Por su parte, el artículo 151 establece una exigencia expresa para las zonas de

escuelas. Se trata de una situación, no de una localidad, en que se pueden normar velocidades máximas, ésa es la razón por la cual se han separado. Agregó que, sin perjuicio de esto, una vez revisado el texto legal completo, se puede crear un artículo 144 bis que regule las condiciones de seguridad y de movilidad de los escolares.

- En votación este número, fue aprobado, con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

N° 24
Artículo 149

Pasó a ser N° 54.

El artículo 149 indica que el conductor de un vehículo deberá conducirlo a una velocidad reducida al ingresar a un cruce de calles o caminos, cuando se aproxime y vaya en una curva, cuando se aproxime a la cumbre de una cuesta y cuando conduzca sobre cualquier camino angosto o sinuoso.

La Honorable Cámara de Diputados propone derogar esta norma.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 51, en el mismo sentido, la que fue retirada.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que las razones para derogar este artículo se fundan en el hecho de que la norma es antigua, para la realidad que se vive, y la mayoría de los casos a que se refiere ese artículo están normados en otros textos legales que esta misma ley ha modificado, por lo tanto, no parece oportuno en el proceso de actualización de la Ley del Tránsito mantener una norma obsoleta.

- En votación este numeral, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

N° 25
Artículo 150

El artículo 150 señala los límites máximos de velocidad.

1.- En zonas urbanas:

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

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

2.- En zonas rurales:

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

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

2.3. En todo caso, los buses y camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar no podrán circular a una velocidad superior a 90 kilómetros por hora. Los buses interurbanos podrán circular a 100 kilómetros por hora.

La Honorable Cámara de Diputados propone reemplazar los números 1 y 2 del artículo 150, sobre límites de velocidad, estableciendo, en zonas urbanas, 30, 50 y 70 kilómetros por hora, según exista una pista en ambos sentidos, dos pistas en sentido único o tres o más pistas en sentido único, respectivamente; y, en zonas rurales, 100 kilómetros por hora en calzada

pavimentada o 130 kilómetros por hora cuando ésta tenga dos o más pistas en sentido único; en otro tipo de calzada 80 kilómetros por hora; los camiones o buses no podrán circular a más de 90 kilómetros por hora.

En discusión este numeral, se hizo presente que estas materias están modificadas por lo que corresponde rechazarlo.

- En votación este numeral, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

- - - - -

N° 26
Artículo 151

Pasó a ser N° 55.

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

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

El número 26 de la Honorable Cámara de Diputados propone eliminar, en el inciso primero del artículo 151, la frase "y previo informe de Carabineros de Chile".

Esta materia fue corregida en la ley N° 19.676, publicada en el Diario Oficial de 2 de mayo de 2000, publicación posterior al texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados.

- En votación este numeral, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Fernández, Muñoz Barra y Romero.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 52, a este artículo, para agregar el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora."

La Asesora del Senador Novoa, señora Hedy Matthei, reiteró que este artículo regula la misma situación que la planteada en el artículo 144, que se refiere a los vehículos de transporte escolar detenidos con su dispositivo de luz intermitente; lo que sucede es que estos vehículos sólo pueden usar la luz intermitente en horas de entrada y de salida de los colegios, por lo tanto, es la misma situación y en ambos incisos se regula lo mismo.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, precisó que las normas no son iguales, porque la exigencia de que la luz se encuentre encendida cuando los escolares suben o descienden del vehículo de transporte escolar se aplica tanto en los colegios como en los domicilios, vale decir, se trata de situaciones distintas. El artículo 151 norma una velocidad máxima en las zonas de escuelas y la mayoría de los municipios han señalado estas zonas.

El Presidente Accidental, Honorable Senador señor Muñoz Barra, expresó que esta señalización debe ser obligatoria y debe indicar el horario.

El Honorable Senador señor Romero manifestó la necesidad de que las Municipalidades establezcan en las zonas urbanas las velocidades mínimas y

máximas, como asimismo, la Dirección de Vialidad lo indique en las zonas rurales, debiendo establecerse la facultad para establecer velocidades mínimas. Asimismo, debería hacerse el mismo alcance en otros artículos; así como revisar el proyecto de ley para establecer, en los casos que corresponda, la velocidad mínima y máxima, porque de otro modo no se actuará de manera correcta y esta ley será "letra muerta".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, coincidió con la necesidad de estudiar este tema, principalmente, en el caso de las vías concesionadas.

En relación a la vías concesionadas, el Honorable Senador señor Romero indicó que existen vías alternativas para que circulen aquellos vehículos que no pueden circular por las primeras.

La Comisión acordó que se discutieran los límites mínimos de velocidad.

Sobre esta materia, el Honorable Senador señor Romero manifestó su preocupación por el hecho de que en ciertos lugares, particularmente en los túneles, y en especial en el Túnel Chacabuco, hay camiones que circulan a 10 km por hora, en circunstancias de que existen rutas alternativas, como la Cuesta de Chacabuco. El Túnel Chacabuco no posee la ventilación suficiente y se han producido diversos accidentes, por lo que se debe, en esos casos, fijar una velocidad mínima y, si los camiones no son capaces de cumplirla, esta situación debe fiscalizarse y desviarlos por la Cuesta.

La autoridad debe establecer que en el caso de los túneles, existiendo rutas alternativas, los camiones deben circular por las otras vías y, en las rutas concesionadas, que los vehículos tienen la obligación de circular por la derecha.

En relación a la situación descrita por el señor Senador, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que la Subsecretaría está trabajando con el Ministerio de Obras Públicas, la Dirección de Vialidad y Concesiones para el tema de pesajes, administración de túneles y de puentes, materias que tienen una interacción directa entre Transportes y Obras Públicas, por lo que propuso agregar este tema e informar a la Comisión en relación con los avances en esta materia.

El Honorable Senador señor Vega señaló que se produce una dicotomía: existe un Parque Vehicular muy moderno, que pocos países tienen, seguro y de alta velocidad; sin embargo, no existe la infraestructura de carreteras para lo anterior, excepto en las nuevas vías concesionadas, que son las únicas que aceptan esta relación entre parque vehicular moderno con una vía adecuada a su tecnología, por lo que solicitó al Ejecutivo la elaboración de una norma más racional para el empleo de este Parque en relación con el empleo de esta infraestructura.

El Honorable Senador señor Orpis señaló que más que indicar que los municipios tienen la facultad en la determinación de las velocidades máximas, pudiendo aumentar o disminuir los límites de velocidad, se tienen que instalar carteles que señalen que la velocidad máxima es de 30 km por hora.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que habitualmente los municipios acogen metodologías como el denominado "lomo de toro" y muchas veces lo peor es instalar "lomos de toro", porque se trata de la red vial básica y se dañan los flujos vehiculares, en circunstancias de que con otros dispositivos se puede lograr lo mismo.

El Honorable Senador señor Orpis consultó si en estos lugares como son las Zonas de Escuela en que no se puede circular a más de 30 Km por hora, se podría prohibir la instalación de lomos de toro.

El Subsecretario respondió que en alguno casos el fin último también se distorsiona en la realidad y, en ese sentido, recordó que en las Zonas de Escuela no se justifica un cartel que señale durante todo el día que la velocidad máxima es 30 km por hora, porque en la noche y cuando no hay clases esto puede motivar infracciones.

- En votación esta indicación, fue aprobada, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó sustituir este numeral, por otro que introduce las modificaciones ya señaladas, al artículo 151 de la Ley de Tránsito, contemplándolas en un N° 55, nuevo, en el artículo 1° de este proyecto de ley.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, para consultar, a continuación del N° 26 (artículo 151), que pasó a ser N° 55, el siguiente número 56 (artículo 152), nuevo:

N° 56, nuevo
Artículo 152

El artículo 152 establece que no deberá conducirse un vehículo a una velocidad tan baja que impida el desplazamiento normal y adecuado de la circulación.

La Dirección de Vialidad y las Municipalidades, de oficio o a petición de Carabineros de Chile, podrán fijar velocidades mínimas bajo las cuales ningún conductor podrá conducir su vehículo, cuando por estudios técnicos se establezca su necesidad para el normal y adecuado desplazamiento de la circulación.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 53, para suprimir en el inciso segundo del artículo 152 la frase "de oficio o a petición de Carabineros de Chile".

El Subsecretario de Transportes señaló que esta indicación ha sido estudiada con Carabineros de Chile, que está de acuerdo en derogar esa facultad y radicarla en el Ministerio de Obras Públicas y en las Municipalidades.

- En votación esta indicación, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

Enseguida, el Honorable Senador señor Orpis propuso sustituir, en el inciso segundo del artículo 152, la conjunción "y", por "o", que figura entre las palabras "Vialidad" y "las".

- En votación esta indicación, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó introducir las modificaciones anteriormente indicadas al artículo 152, contenido en el N° 56, del artículo 1° de este proyecto de ley.

- - - - -

N° 27
Artículo 154

El artículo 154 establece que, en los caminos o vías rurales, el estacionamiento deberá hacerse con toda la estructura del vehículo sobre la berma, si la hubiera. En caso contrario, el estacionamiento se hará siempre al costado derecho en el sentido de la circulación y lo más próximo a la cuneta del mismo lado.

El número 27 de la Honorable Cámara de Diputados propone sustituir el artículo 154, sobre estacionamiento en los caminos rurales, prohibiéndolo. En caso de falla mecánica, el vehículo deberá quedar con toda su

estructura sobre la berma o próximo a la cuneta, con la señalización correspondiente, de modo que sea advertida por quienes circulen por el lugar.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que el texto actualmente vigente regula de manera más adecuada esta situación.

- En votación este numeral, fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció acerca de una indicación del Ejecutivo al artículo 157, que esta Comisión consultó como N° 57 (artículo 157), nuevo, a continuación del N° 56 (artículo 152).

N° 57, nuevo
Artículo 157

El artículo 157 indica que la detención en sitios no autorizados para estacionarse se permitirá sólo por el tiempo mínimo necesario para tomar o dejar pasajeros.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 54, para agregar al artículo 157 el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Se prohíbe al conductor abrir las puertas del vehículo antes de su completa detención, y abrirlas, mantenerlas abiertas y descender o permitir el descenso, sin asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro alguno."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que esta disposición se aplica principalmente en el transporte público y en el transporte masivo de personas. Para poder fiscalizar de manera más eficiente este tipo de transporte, se propone esta norma dentro de la ley N° 18.290, para garantizar la condición básica de seguridad de los medios de transporte, tanto al tomar como al descender de un medio de locomoción.

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, consultó qué significa el texto "asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro alguno".

El Subsecretario explicó que en algunas circunstancias puede ocurrir, que por razones fundadas, el vehículo se detenga en la mitad de la cuadra, porque una persona muy mayor o con movilidad reducida hace parar un microbús. En ese caso puede detenerse, siempre que no haya riesgo para ninguna persona ni que haya entorpecimiento en el desplazamiento vehicular.

El Honorable Senador señor Orpis solicitó una mayor explicación de esta situación, aduciendo que, en el caso de las micros, sólo deben parar en los paraderos, porque de otro modo cometen una infracción que debería establecerse en forma expresa.

Enseguida, el Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, expresó que el inciso segundo que se propone contiene una redundancia, al establecer la prohibición del conductor del vehículo de abrir las puertas antes de su completa detención, por lo que propuso eliminar la frase "y abrirlas".

A su vez, el Honorable Senador señor Orpis precisó que esta situación está contemplada en el artículo 91, número 5.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que el artículo 157 se refiere a la locomoción particular.

La Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes acordó eliminar los términos "y abrirlas" y "alguno".

- En votación esta indicación, fue aprobada, con las modificaciones señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó modificar en la forma anteriormente señalada el artículo 157, contemplándola en el N° 57, nuevo, del artículo 1° de este proyecto.

- - - - -

N° 28
Artículo 158

Pasó a ser N° 58.

El artículo 158 establece que las Municipalidades podrán establecer paraderos destinados al estacionamiento de taxis, al que tendrán libre acceso todos los vehículos de este tipo.

Los taxis sólo podrán tomar o dejar pasajeros al costado derecho de la calzada, junto a la acera.

El número 28 de la Honorable Cámara de Diputados propone derogar este artículo 158.

El Ejecutivo también formuló la indicación N° 55, para derogar este artículo.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, informó que se propone esta derogación porque esa facultad se concentra en el Ministerio de Transportes, según lo establece el artículo 164 de la ley.

El Honorable Senador señor Romero expresó que mediante el ejercicio de esta facultad municipal se está limitando, en gran medida, el libre acceso a las calles. Además, se está produciendo un abuso en el cobro de los estacionamientos por hora y nadie defiende a los usuarios.

El Subsecretario aclaró que el Ejecutivo hace una distinción respecto de las atribuciones del Ministerio que se quieren fortalecer en la red vial básica, por las cuales circula todo el sistema del transporte público. No interesa la red menor que administra el municipio; interesa salvaguardar que no haya obstrucción al sistema general, para evitar de este modo que las Municipalidades autoricen paraderos de taxis en esquinas estratégicas.

- En votación este numeral, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Orpis y Romero.

N° 29
Artículo 160

Pasó a ser N° 59.

El artículo 160 señala las distancias en que se prohíbe estacionar.

El número 29 del texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados modifica el N° 8 de este artículo 160, aumentando la distancia de 10 a 15 metros de la puerta principal de la entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería. Además, especifica que estas distancias se miden por el costado de la acera correspondiente.

En efecto, propone las siguientes enmiendas:

a) Sustitúyese su número 8, por el siguiente:

"8.- A menos de 15 metros de la puerta principal de entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería de Chile. Esta prohibición se indicará, a requerimiento de la respectiva institución u organismo, mediante señales oficiales, y no se aplicará a los vehículos de propiedad de las respectivas instituciones, ni a los vehículos que éstas autoricen al efecto."

b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las distancias establecidas en este artículo se entienden medidas en el costado de la acera correspondiente."

Se dejó constancia de que el Ejecutivo formuló la indicación N° 56, similar a la proposición de enmienda a este artículo aprobada por la Honorable Cámara de Diputados, por lo que fue retirada.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

N° 30
Artículo 161

Pasó a ser N° 60.

El artículo 161 faculta a Carabineros de Chile e Inspectores Municipales para retirar los vehículos abandonados o que se encuentren estacionados sin su conductor, contraviniendo las disposiciones de esta ley, enviándolos a los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El costo del traslado, bodegaje y otros en que incurriera la autoridad por estos motivos será de cargo del infractor y no podrá retirar el vehículo del lugar de almacenamiento sin el previo pago del mismo.

Lo anterior será sin perjuicio de la sanción que corresponda por la infracción.

El número 30 del proyecto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados propone intercalar, en el inciso primero de este artículo, entre quienes están facultados para retirar vehículos abandonados, además de Carabineros e Inspectores Municipales, a los Inspectores fiscales.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 57, en igual sentido, razón por la cual fue retirada.

- En votación este número fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo que modifica el artículo 162, que esta Comisión consultó como N° 61, nuevo, a continuación del N° 30 (artículo 161) que pasó a ser N° 60, nuevo.

N° 61, nuevo
Artículo 162

El artículo 162 establece que todo vehículo estacionado en una vía pública, sin alumbrado público inmediato, deberá mantener encendidas sus luces de estacionamiento durante la noche o cuando las condiciones de visibilidad lo requieran.

Asimismo, los vehículos, al estacionarse accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas, deberán colocar los dispositivos reflectantes señalados en el número 7 del artículo 79.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 58, para agregar, en el inciso primero, que además de las luces de estacionamiento también se pueden utilizar las luces de emergencia, y reemplaza el inciso segundo por otro que obliga a los conductores de vehículos estacionados accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, a advertir el hecho mediante los dispositivos para casos de emergencia que determine el reglamento.

En discusión esta indicación el Honorable Senador señor Novoa solicitó sustituir en la letra a) la frase "y/o", por "o".

- En votación esta indicación fue aprobada, con la modificación indicada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 61, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 162.

- - - - -

N° 31
Artículo 164

Pasó a ser N° 62.

El artículo 164 faculta a las Municipalidades, en casos calificados y previo informe de Carabineros, para autorizar estacionamientos reservados.

El estacionamiento reservado podrá ser ocupado por cualquier otro vehículo, siempre que su conductor permanezca en él, a fin de retirarlo cuando llegue el vehículo que goce la reserva.

El número 31 de la Honorable Cámara de Diputados introduce dos enmiendas al artículo 164: a) Elimina el informe de Carabineros para autorizar estacionamientos reservados por parte de las Municipalidades, y b) Agrega un inciso final que faculta al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para dictar un reglamento para que los municipios, previa licitación pública, procedan a otorgar los espacios de estacionamientos reservados para taxis, por un lapso no superior a 5 años.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 59, para reemplazar el inciso primero, por otro que faculta a las Municipalidades para autorizar estacionamientos reservados pero en vías de red vial básica. La autorización se regirá por el reglamento que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En discusión estas proposiciones, el Honorable Senador señor Novoa propuso mantener la primera frase del texto aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, en el sentido de autorizar estacionamientos reservados en casos calificados, eliminando la frase "y previo informe de Carabineros".

Enseguida, el señor Senador solicitó una explicación relativa a la segunda oración que se refiere a la red vial básica y la razón por la cual sería necesario establecer un reglamento.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la red vial básica está definida en el decreto supremo N° 83 y es la que administra todos los sistemas de transporte público que se utilizan en las ciudades. A través de esta norma, se pretende evitar que por las autorizaciones de estacionamientos se dificulte la circulación del transporte público.

El señor Senador solicitó incorporar esta definición en esta iniciativa legal y agregó que resulta lógico que si la red vial básica es la destinada al transporte público, los estacionamientos que se autoricen en esa red vial sean aprobados por el Ministerio de Transportes.

En relación a este tema, el Honorable Senador señor Vega expresó que en su concepto se producen abusos en el otorgamiento de estacionamientos reservados y

debería existir un marco de referencia. Esta situación no tiene límites claros y, además, interfiere en el tránsito de cualquier ciudad.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que, en general, en las ciudades existen tres tipos de vías: los caminos públicos, cuya tuición corresponde al Ministerio de Obras Públicas; las redes viales básicas y los caminos de otra índole, que son de tuición de las Municipalidades. Para el Ejecutivo es importante tener ingerencia en el otorgamiento de los estacionamientos en la red vial básica porque es la que concentra la mayor cantidad de viajes.

La red vial básica es dinámica y las tipificaciones de las calles varían por la conformación de los flujos vehiculares. Es importante que se aplique un reglamento que resguardará en mayor medida el interés colectivo, en lugar del interés particular.

Por lo tanto, las Municipalidades tendrán la facultad de autorizar estacionamientos reservados en calles que no son importantes en términos de flujos vehiculares.

En consecuencia, vuestra Comisión acordó:

- En votación la letra a) del número 31, fue aprobada, en los mismos términos en que viene formulada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En votación la letra b) del número 31, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En la indicación del Ejecutivo se aprobó su segunda oración, la que se acordó agregar, en el inciso primero, a continuación del punto y final, rechazándose la primera con la misma votación anterior.

- En votación este numeral, fue aprobado, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

N° 32
Artículo 167

Pasó a ser N° 63.

El artículo 167 establece las normas de acuerdo a las cuales deberá hacerse el tránsito de los peatones.

El número 32, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, propone introducir las siguientes enmiendas en el artículo 167:

a) Reemplaza el N° 4, que establece: "4.- Pasar las calzadas sólo en los cruces y por los pasos para peatones. En las zonas urbanas, el peatón podrá, también, cruzar la calzada en aquellos lugares señalizados o demarcados especialmente para ese objeto; por "4.- Pasar las calzadas en los cruces y por los pasos para peatones y, en los demás casos, cuando no circulen vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad, y

b) Deroga los N°s 5 y 9 de este artículo, sobre cruce de calzada en los caminos rurales y subida y bajada de vehículos en movimiento.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 60, para introducir las siguientes enmiendas a este artículo:

a) Agrega al N° 3, que establece que los peatones no podrán permanecer en las calzadas de las calles o caminos, el siguiente texto: "ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;

b) Reemplaza el N° 4, por el siguiente:

"4.- Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel. Si éstos no existieran en la cercanía, cuando no se aproximen vehículos y puedan cruzar con seguridad."

c) Deroga el N° 5, que establece que en los caminos rurales sólo podrán cruzar la calzada cuando no haya vehículos próximos y puedan hacerlo con seguridad;

d) Modifica el último párrafo del número 7, señalando que "en los pasos para peatones", tendrán derecho preferente de paso respecto de los vehículos que viren.

e) Sustituye el número 9, que establece que no podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento o por su lado hacia la calzada, por el siguiente: "9.- No podrán subir a los vehículos en movimiento;"

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó respecto de la modificación del N° 7 de la letra d), que tiene por finalidad consagrar en la ley el respeto al peatón cuando cruza por el paso de peatón.

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, señaló respecto de la modificación del N° 9 de la letra e) que esta enmienda pretende hacer compatible la norma con las sanciones impuestas a los conductores de vehículos de transporte colectivo que permiten el descenso de pasajeros cuando el vehículo está en movimiento.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que este número 9 se refiere no sólo a los vehículos de locomoción colectiva, sino que a todo tipo de vehículos, por lo que propuso sustituir este número por la norma actual, eliminando la frase "o por su lado hacia la calzada".

- En votación esta indicación, vuestra Comisión aprobó sus letras a), b), c) y d), en los mismos términos en que venían formuladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- La letra e) de la indicación fue aprobada, con modificaciones, con la misma votación anterior.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó aprobarlo con las modificaciones anteriormente señaladas.

N° 33
Artículo 169

Pasó a ser N° 64.

El artículo 169 establece que los Alcaldes no podrán autorizar actividades deportivas a efectuarse en la vía pública sin previo informe escrito de Carabineros de Chile.

En el caso de carreras de automóviles o de otras competencias de vehículos motorizados, dicha autoridad deberá exigir a los organizadores de la prueba un seguro de accidentes personales de características similares al contemplado en el Título I de la ley N° 18.490, por los daños que puedan ocasionar a terceros no transportados en los vehículos de competencia.

El número 33 de la Honorable Cámara de Diputados propone agregar a este artículo un inciso tercero, nuevo, que señala que los Alcaldes no podrán autorizar actividades deportivas en la vía pública, sin previo informe escrito de Carabineros; disponiendo en el caso de que la actividad incluya más de una provincia, que la autorización será otorgada por los Seremis de Transportes y Telecomunicaciones que corresponda.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 61, para agregar el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En el caso de las actividades que se desarrollen en las vías de la red vial básica, la autorización deberá concederse por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y aquéllas que se efectúen en vías concesionadas, por el Ministerio de Obras Públicas."

El Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, hizo presente que en la red vial básica sólo tiene tuición el Ministerio de Transportes y no, el Ministerio de Obras Públicas.

En concordancia con lo anterior el Honorable Senador señor Novoa propuso sustituir la frase "vías concesionadas", por "caminos públicos" en los cuales tiene tuición el Ministerio de Obras Públicas.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó aprobarlo con la modificación señalada.

N° 34
Artículo 172

Pasó a ser N° 65.

El artículo 172 señala, por medio de 20 numerales, las presunciones que constituyen responsabilidad del conductor en los accidentes del tránsito.

El número 34, aprobado por la Honorable Cámara de Diputados, deroga el número 18 de este artículo, que establece como presunción de responsabilidad del conductor, en los accidentes de tránsito, no detenerse antes de ingresar a un cruce ferroviario.

- En votación la derogación del número 18, fue aprobada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

A su vez, el Ejecutivo formuló la indicación N° 62, para eliminar en el número 7, la referencia al artículo 149 y otras enmiendas formales. También formuló una indicación para derogar el N° 18, indicación que posteriormente retiró.

En efecto, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, explicó que el Ejecutivo propone el retiro de esta indicación, porque el número 18 se refiere a las señalizaciones variables en los cruces ferroviarios.

- En votación la indicación del Ejecutivo, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En votación este numeral, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó aprobarlo con las modificaciones señaladas.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció acerca de una indicación del Ejecutivo que modifica el artículo 173, que esta Comisión consultó como N° 66, nuevo, a continuación del N° 34 (artículo 172).

N° 66, nuevo
Artículo 173

El artículo 173 señala que en todo accidente de tránsito en que se produzcan daños, el o los participantes estarán obligados a dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima.

Se presumirá la culpabilidad de él o de los que no lo hicieran y abandonaran el lugar del accidente.

Asimismo, se presumirá la responsabilidad del conductor que no cumpla lo establecido en el artículo 183 y abandonara el lugar del accidente.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 63, para agregar a este artículo el siguiente inciso cuarto, nuevo:

"El conductor que incurra en alguna de las conductas descritas en este artículo será sancionado, además, con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año."

El Honorable Senador señor Novoa expresó que la presunción contenida en el artículo 173 incide en el juicio entre las partes que protagonizan una colisión y la única sanción es la multa, por lo que se establece esta sanción pecuniaria para la persona que abandone el lugar del accidente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 66, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 173.

N° 35
Artículo 174

Pasó a ser N° 67.

El número 35 agrega un inciso final al artículo 174, estableciendo que la responsabilidad civil del propietario del vehículo será del arrendatario del mismo, cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra.

El artículo 174 establece que de las infracciones a los preceptos del tránsito será responsable el conductor del vehículo.

El conductor y el propietario del vehículo, a menos que este último acredite que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables por los daños y perjuicios que se ocasionen con motivo del uso del vehículo; todo sin perjuicio de la responsabilidad de otras terceras personas, en conformidad a la legislación vigente.

De igual manera, si se otorgara una licencia de conductor con infracción a las normas de esta ley, el o los funcionarios responsables de ello, sean o no municipales, serán solidariamente responsables por los daños y perjuicios que se ocasionen por culpa del conductor a quien se le hubiera otorgado dicha licencia, sin perjuicio de las sanciones penales y administrativas que correspondan.

El concesionario de un establecimiento a que se refiere el artículo 4° de la ley N° 18.696 será civil y solidariamente responsable por los daños y perjuicios originados por un accidente de tránsito, causado por desperfectos de un vehículo respecto del cual se hubiese expedido un certificado falso, ya sea por no haberse practicado realmente la revisión o por contener afirmaciones de hechos contrarios a la verdad.

La Municipalidad respectiva o el Fisco, en su caso, serán responsables civilmente de los daños que se causaran con ocasión de un accidente que sea consecuencia del mal estado de las vías públicas o de su falta o inadecuada señalización. En este último caso, la demanda civil deberá interponerse ante el

juez de letras en lo civil correspondiente y se tramitará de acuerdo a las normas del juicio sumario.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregarle el siguiente inciso final, nuevo:

"La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo, cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado."

En discusión este inciso, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, fue contrario a establecer una norma que libere a las empresas de leasing de responsabilidad, por cuanto, en su opinión, la responsabilidad siempre tiene que recaer en el propietario y la empresa de leasing determinará con quienes suscribirá contratos de leasing, porque, de otro modo, se produce un abuso y la indefensión de los afectados.

Reiteró que en estos casos intervienen empresas que compran los vehículos y luego los arriendan y, en su opinión, es responsabilidad de la institución financiera suscribir contratos de leasing con personas responsables y solventes.

Por su parte, el Honorable Senador señor Prokuriça hizo presente que el espíritu original de la norma es proteger al afectado por un accidente causado por un vehículo motorizado. Cuando se establecen responsabilidades solidarias es para proteger a los afectados y, en el caso de los contratos de leasing, las empresas se pueden proteger a través de los seguros. En caso de aceptarse la lógica contenida en esta indicación, se dejará sin protección al afectado por un accidente en que participó un vehículo objeto de un contrato de leasing.

Enseguida, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, recordó que con ocasión del análisis de esta norma se propuso que las empresas de leasing fueran responsables sólo hasta el valor del vehículo.

- En votación este inciso, fue aprobado por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Lavandero y Prokuriça y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 64, para reemplazar el inciso segundo, por el siguiente:

"El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado sin su conocimiento o autorización expresa o tácita, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente."

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que esta norma dice relación con el leasing de vehículos en que una cantidad importante de ellos, de uso muy intenso, como comerciales o de transporte público, recurren a este tipo de contrato y, en algunos accidentes, no se puede atribuir la responsabilidad al conductor ni al propietario del vehículo, iniciándose juicios eternos que no logran identificar la responsabilidad, para lo cual se propone incorporar la figura de este tercero, que es el tenedor del vehículo a cualquier título.

El Honorable Senador señor Novoa se manifestó partidario de aprobar esta norma y propuso ser más estricto en esta materia puesto que muchas veces se usa esta figura de arrendamiento de vehículos para evitar el pago de la multa, por lo que, en su opinión, debería acreditarse que el vehículo fue usado contra la voluntad del dueño, porque la frase "sin su conocimiento o autorización expresa o tácita" es muy ambigua y difícil de probar.

- En votación la indicación del Ejecutivo, con la enmienda señalada, fue aprobada por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los

Honorables Senadores señores Lavandero y Prokuriça y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Lavandero y Prokurica y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión consideró diversas indicaciones del Ejecutivo que modifican los artículos 178 y 179, que esta Comisión consultó como N°s 68 y 69, nuevos, a continuación del N° 35 (artículo 174) que pasó a ser N° 67.

N° 68, nuevo
Artículo 178

El artículo 178 señala que toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito en las vías públicas deberá darse a conocer, por la Municipalidad correspondiente, por medio de avisos que se publicarán por tres días, a lo menos, en el diario o periódico de mayor circulación en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir después de efectuadas estas publicaciones y colocadas las señalizaciones oficiales.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 65, para reemplazarlo, por el siguiente:

"Toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito de las vías públicas, deberá darse a conocer por la Municipalidad correspondiente, por medio de avisos que se difundirán por tres días, a lo menos, en el diario, periódico u otro medio de comunicación social de mayor circulación o sintonía en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir una vez efectuada la difusión indicada e instaladas las señalizaciones oficiales, pudiendo ser comunicada, además, por medios electrónicos."

El Presidente Accidental de la Comisión, Honorable Senador señor Muñoz Barra, propuso agregar el vocablo "radio", en consideración a que en las comunas pequeñas el medio más escuchado es la radio y, en muchos casos, no existen diarios.

A su vez, el Honorable Senador señor Novoa propuso eliminar la frase final "pudiendo ser comunicada, además, por medios electrónicos", porque confunde, ya que si no se comunica en un medio de comunicación social y se hace a través de Internet, no está cumpliendo con la norma, lo que puede crear errores de interpretación.

- En votación esta indicación, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 68, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 178.

N° 69, nuevo
Artículo 179

El artículo 179 dispone que los vehículos que hayan sufrido un desperfecto o que, a raíz de un accidente, resulten dañados o destruidos no podrán permanecer en la vía pública entorpeciendo el tránsito y serán retirados, a la brevedad, por el conductor. Si éste no lo hiciera, serán retirados por los funcionarios a que alude el artículo 4°, a costa de su dueño.

En los casos de fuga del conductor que haya participado en un accidente o infringido una norma de tránsito, el vehículo será retirado y puesto a disposición del Tribunal competente.

Si el vehículo permaneciera en la vía pública y su dueño no lo retirara dentro del plazo de veinticuatro horas, será puesto a disposición del Juzgado de Policía Local correspondiente, en los locales que, para tal efecto, debe habilitar y mantener la Municipalidad.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 66, meramente formal consistente en intercalar, en el inciso primero del artículo 179, última oración, la frase "orden de", entre las palabras "retirados por" y el artículo "los".

El Honorable Senador señor Novoa acotó que en el segundo informe de este proyecto de ley se podrían incorporar algunas normas que permitan el funcionamiento de los corrales municipales cuando se liciten, cuyo proyecto fue expuesto ante esta Comisión.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 69, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 179.

N° 70, nuevo
Artículo 180

El artículo 180 establece que los vehículos participantes en accidentes de tránsito, donde resultaran lesionados graves o muertos, serán retirados de la circulación por Carabineros y puestos a disposición del Tribunal correspondiente, en los locales que, para tal efecto, deberán habilitar y mantener las Municipalidades.

Igual procedimiento se aplicará respecto de los vehículos que llevaran una placa patente falsa o que correspondiera a otro vehículo.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 67, para establecer que estos vehículos serán retirados por orden de Carabineros, a costa de su dueño.

Esta indicación tiene por finalidad llenar un vacío en la norma.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 70, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 180.

- - - - -

N° 36
Artículo 181

Pasó a ser N° 71.

El artículo 181 establece que Carabineros retirará la licencia, permiso o documento para conducir a los infractores y los enviará, junto con la denuncia respectiva, al Tribunal que corresponda.

En tal caso, la licencia, permiso o documento será reemplazado por la boleta de citación del inculpado, que le servirá para conducir sólo hasta el día y hora de la comparecencia indicada en ella.

Si el infractor a las normas de esta ley fuera peatón o pasajero, sólo se le extenderá la correspondiente citación al Juzgado respectivo, fijándole días y horas para comparecencia. En estos casos se presumirá la responsabilidad del infractor si no concurriera personal, o debidamente representado, a la audiencia para la cual fue citado.

En las infracciones señaladas en los artículos 198, N° 30, y 199, N° 10, se entregará la boleta de citación al conductor del vehículo y, sin perjuicio de la que pudiera formularse en contra de éste, se entenderá que la denuncia es contra del propietario y se someterá al procedimiento del artículo 3° de la ley N° 18.287, para las denuncias por escrito. En estos casos no se retendrán los documentos del vehículo o del conductor, si sólo se denunciara al propietario.

La Honorable Cámara de Diputados propone agregar, al final del inciso primero del artículo 181, después del punto y aparte (.), que pasa a ser seguido, lo siguiente: "Además, en lo previsto en el inciso final del artículo 198, se notificará por carta certificada al propietario del vehículo al domicilio indicado en el Registro de Vehículos Motorizados o en el permiso de circulación. Se presumirá la responsabilidad del propietario que no concurriera a la audiencia para la cual fue citado.".

La Comisión por la unanimidad de sus miembros presentes acordó rechazar este texto en consideración a que la responsabilidad del propietario del vehículo está establecida; luego, no se puede agregar además una presunción.

- En votación esta proposición fue rechazada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 68, para introducirle las siguientes modificaciones a este artículo:

a) Ampliar la facultad que tiene Carabineros, para retirar la licencia, permiso o documento para conducir, a los infractores, a los Inspectores Fiscales o Municipales.

El Honorable Senador señor Novoa no fue partidario de ampliar la facultad que tiene Carabineros para retirar la licencia, permiso o documento para conducir, a los Inspectores Fiscales o Municipales en consideración a que éstos carecen de la facultad de imperio. Otorgar atribuciones a autoridades que no están en condiciones de cumplirlas genera problemas; estos inspectores podrán llamar a un Carabinero, de otro modo, sólo podrán denunciar el hecho.

Por su parte, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que uno de los temas más delicados de la locomoción colectiva es ser eficiente en la fiscalización, y un tema sustantivo para hacer efectiva la fiscalización es ser capaz de retirar la licencia de conducir, sin embargo, el Ministerio depende, para ser eficaz y eficiente en sus tareas fiscalizadoras, de la presencia de Carabineros y, en muchos casos, ello no resulta.

Los Honorables Senadores señores Novoa y Vega expresaron que esta norma no será eficiente y generará problemas en su aplicación, porque los conductores no acatarán las órdenes de estos inspectores e incluso podrá terminar en peleas a golpes.

- En votación esta enmienda, fue rechazada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriča.

b) Reemplázanse, en el inciso tercero, las palabras "peatón o pasajero", por "peatón, pasajero o ciclista".

- En votación este literal b) de la indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Vega.

c) Derógase el inciso cuarto.

Este literal quedó pendiente para estudiar la forma de corregir la norma, porque se trata de vehículos que no están en condiciones de prestar los servicios.

Además, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, anunció que en el artículo 198 se regula esta materia.

- En sesión posterior, se puso en votación esta letra c), la que fue aprobada por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Lavandero y Prokuriça y, en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- - - - -

N° 37

Artículo 183

Pasó a ser N° 72.

El número 37, agrega un inciso segundo nuevo al artículo 183 que establece que en todo accidente de tránsito en que se produzcan lesiones, el conductor que participe en los hechos deberá prestar ayuda y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata. El incumplimiento de estas obligaciones podrá ser sancionado con la cancelación de la licencia de conducir y con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo, salvo lesiones leves.

En discusión esta proposición se recordó que esta norma está relacionada con el artículo 173 que obliga a quien participa en un accidente del tránsito a dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima, presumiéndose la culpabilidad de el o de los que no lo hicieran y abandonaran el lugar del accidente. Asimismo, se recordó que la Comisión aprobó un inciso cuarto nuevo que sanciona al conductor que incurra en alguna de las conductas descritas con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año.

El Honorable Senador señor Novoa señaló que siempre que haya lesiones graves hay cuasidelito de homicidio, a lo que se agrega una presunción de culpabilidad a quien abandona el lugar del accidente. A esto se agregaría una multa pecuniaria y la cancelación de la licencia de conducir.

En mérito a lo anterior, se acordó agregar al inciso segundo que se añade a este artículo la siguiente oración final, sustituyendo el punto (.), por una coma (,): en cuyo caso se aplicará la sanción del inciso final del artículo 173."

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

N° 38

Artículo 186

Pasó a ser N° 73.

El número 38 agrega al artículo 186, en relación con las Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes de Tránsito, que los informes, denuncias, constancias u otras informaciones relativas a accidentes de tránsito serán públicas. Sanciona, además, la entrega de información falsa con la cancelación de las licencias de conducir y señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones determinará las normas para que las compañías de seguros provean de información periódica a la Superintendencia de Valores y Seguros sobre siniestros asociados a vehículos.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 69, para agregar a esta disposición el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Las constancias relativas a accidentes de tránsito serán siempre públicas. Las denuncias e informes técnicos serán públicos en el Tribunal."

En discusión estas proposiciones, vuestra Comisión acordó rechazar los incisos nuevos propuestos por la Honorable Cámara de Diputados, en atención a que los expedientes judiciales son públicos. Los informes de la CIAT son secretos. También, por cuanto el falso testimonio es un tema ajeno a esta materia y la sanción que se sugiere -cancelar la licencia de conducir- puede recaer en un testigo que no tenga licencia. Por otro lado, la Superintendencia de Valores y Seguros tiene facultad para requerir información a las compañías de seguros.

Respecto a la proposición del Ejecutivo, acordó aprobarla por considerarla más amplia y adecuada.

- Estos acuerdos se adoptaron por la unanimidad de los Senadores miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la misma votación anterior, con la modificación señalada.

N° 39

Artículo 187

Pasó a ser N° 74.

El número 39 deroga el inciso final del artículo 187, que obliga al dueño de un garaje a dar cuenta a Carabineros, dentro de las 24 horas de haber recibido un vehículo que muestre haber sufrido un accidente.

El artículo 187 establece que los conductores y peatones que hayan tenido intervención en un accidente del tránsito deberán facilitar las investigaciones, inspecciones y estudios que la Unidad Técnica de Investigaciones de Accidentes de Tránsito de Carabineros estime necesario realizar en los vehículos y las personas.

El dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento. El no cumplimiento de esta obligación hará incurrir al infractor en una multa de tres a veinte unidades tributarias mensuales.

La Honorable Cámara de Diputados propone derogar su inciso final.

Igual proposición formuló el Ejecutivo, en la indicación N° 70, que retiró.

Se señaló que el objetivo de derogar esta norma es porque no se cumple, es "letra muerta", se crea una obligación en el papel.

Al respecto se señaló que una forma de darle cumplimiento sería obligando al dueño del garaje o taller de dar cuenta a Carabineros de los vehículos que hayan participado en un accidente y sean llevados a reparar.

En consecuencia, se modificó el inciso final de este artículo sustituyendo su primera oración, por la siguiente:

"Igual obligación recaerá en el dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que haya participado en un accidente, quien deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento."

- En votación la proposición de la Honorable Cámara de Diputados fue aprobada con la enmienda señalada, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero, rechazándose, en consecuencia, la derogación de este inciso.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 189, que esta Comisión consultó como N° 75, nuevo, a continuación del N° 39 (artículo 187), que pasó a ser N° 74.

N° 75, nuevo
Artículo 189

El artículo 189 establece que Carabineros podrá someter a cualquier conductor a una prueba respiratoria o de otra naturaleza destinada a detectar la presencia de alcohol en el organismo o acreditar el hecho de conducir bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas.

Carabineros, asimismo, podrá practicar estos exámenes a toda persona que se apreste a conducir un vehículo en lugar público y que presente signos externos de no estar en plenitud de facultades para ello. Si la prueba resulta positiva e indica que la persona se encuentra bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes o sustancias sicotrópicas, Carabineros podrá prohibirle la conducción por el tiempo que estime necesario para su recuperación, el cual no podrá exceder de 3 horas a partir de la hora del examen. Durante este período, el afectado deberá permanecer bajo la vigilancia policial, para cuyo efecto podrá ser conducido a la Comisaría o Retén respectivo, a menos que se allane a inmovilizar el vehículo por el tiempo fijado o señale a otra persona que, bajo su responsabilidad, se haga cargo de la conducción durante dicho plazo. Si el conductor condujera el vehículo durante el tiempo de la prohibición, se considerará que incurre en infracción a la Ley de Alcoholes o al número 1 del artículo 197, según sea el caso y el resultado del examen.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 71, para reemplazar en el inciso segundo las palabras "Comisaría o Retén respectivo", por "Unidad Policial respectiva".

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 75, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 189.

- - - - -

N° 40
Artículo 191

Pasó a ser N° 76.

El artículo 191 establece que el conductor que sin haber participado en el accidente recogiera a los lesionados y los llevara, por iniciativa propia, a una Posta de Auxilios, dejará en ésta los datos de su individualización que consten en la licencia de conductor o concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima. La Posta o Carabineros, en su caso, evacuarán en el menor tiempo posible esta diligencia para evitar mayores molestias al referido conductor.

La Honorable Cámara de Diputados propone eliminar en este artículo la oración "o concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima".

El Ejecutivo formuló la indicación N° 72, en el mismo sentido que, por lo tanto, retiró.

En discusión esta proposición se señaló que hay que facilitarle los trámites al conductor de buena voluntad que ayuda en un accidente. Por ello, se propuso que deje en la posta de auxilios sus datos que consten en la licencia de conductor o en su cédula de identidad. En su defecto concurrirá a hacer esta declaración a la unidad de policía más próxima.

Por medio de esta norma se pretende evitar la duplicidad del trámite, pudiendo hacer la declaración en la Unidad de Carabineros o en la Posta.

En consecuencia, se propone intercalar, en el artículo 191, entre la conjunción "o" y la palabra "concurrirá", la frase "en su cédula de identidad. En su defecto,".

- La Comisión acordó, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Novoa, Pizarro y Romero, modificar la proposición de la Honorable Cámara de Diputados y la indicación del Ejecutivo, en los términos que se han señalado.

- En votación este numeral, se aprobó con la misma votación anterior, con la enmienda señalada.

Nº 41
Artículo 196 A bis

Pasó a ser Nº 77.

El número 41 introduce diversas enmiendas formales a este artículo y agrega una letra h) nueva, que sanciona con presidio menor en su grado medio a máximo y, en su caso, con la suspensión de la licencia de conductor o inhabilidad para obtenerla, hasta por 5 años, al que falsifique o adultere un certificado de revisión técnica o de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio. También se aplicarán estas penas al responsable de la circulación de un vehículo con permiso de circulación, certificado de seguro automotor o revisión técnica falsos, adulterados o utilizando placa patente falsa, adulterada o de otro vehículo.

El Ejecutivo formuló las siguientes indicaciones Nº 73: una meramente formal y otra que reemplaza la letra e) vigente que sanciona a quien utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo, por la siguiente:

"e) Conduzca un vehículo sin placa patente o con ésta intencionalmente ocultada o alterada, o utilice a sabiendas una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo;".

En discusión la indicación del Ejecutivo, se acordó sancionar a quien conduzca con placa patente intencionalmente ocultada o alterada, o utilice a sabiendas una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo.

- En discusión estas proposiciones, vuestra Comisión acordó aprobar las enmiendas propuestas por la Honorable Cámara de Diputados, en los mismos términos en que vienen formuladas, y aprobar la indicación del Ejecutivo con la modificación señalada.

- Estos acuerdos se adoptaron por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

Nº 42
Artículo 196 B

Pasó a ser Nº 78.

El número 42 introduce una enmienda formal al artículo 196 B.

El artículo 196 B señala que en los accidentes del tránsito de resultas del cual la víctima falleciera o quedara demente, inútil para el trabajo, impotente o estéril, impedido de algún miembro importante o notablemente deforme, cuya causa determinante sea la falta prevista en el artículo 196 G o alguna de las infracciones establecidas en los números 2, 3 y 4 del artículo 197 o números 3, 4, 11, 13 y 17 del artículo 198, la pena aplicable será reclusión menor en su grado máximo y, tratándose de otras lesiones, la pena asignada será aquella señalada en el artículo 490 N° 2 del Código Penal, aumentada en un grado.

Los jueces podrán siempre, aunque no medie condena por concurrir alguna circunstancia eximente de responsabilidad penal, decretar la inhabilidad temporal o perpetua para conducir vehículos motorizados, si las condiciones psíquicas y morales del autor lo aconsejan.

La Honorable Cámara de Diputados propone sustituir la denominación del artículo 196 B, por "Artículo 196 C".

El Ejecutivo formuló la indicación N° 74 en el mismo sentido, la que retiró.

- En votación la proposición de la Honorable Cámara de Diputados fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

Asimismo, el Ejecutivo formuló la indicación para reemplazar en el inciso primero, la referencia a los números "11, 13 y 17", por "8, 10 y 14" y suprimir la mención al N° 3 del artículo 197.

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo que modifica el artículo 196 D, que esta Comisión consultó como N° 79, nuevo, a continuación del N° 42, que pasó a ser N° 78.

N° 79, nuevo
Artículo 196 D

El artículo 196 D dispone que el que sin tener la licencia de conducir requerida maneje un vehículo para cuya conducción se requiera una licencia profesional determinada será castigado con presidio menor en su grado mínimo a medio.

El que, a cualquier título que sea, explote un vehículo de transporte público de pasajeros, de taxi, de transporte remunerado de escolares o de carga y contrate, autorice o permita en cualquier forma que dicho vehículo sea conducido por quien carezca de la licencia de conducir requerida o que, teniéndola, esté suspendida o cancelada, será sancionado con multa de \$ 29.600 a \$ 118.200.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 75, para reemplazar en el inciso segundo, los montos de las multas expresados en pesos, por "5 a 10 unidades tributarias mensuales".

- En votación esta indicación, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 79, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 196 D.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión, como consecuencia de haberse cambiado la denominación del "artículo 196 B", por "artículo 196 C", acordó consultar un N° 79 bis, nuevo, del siguiente tenor:

N° 79, bis nuevo
Artículo 196 E

"79 bis) En el artículo 196 E, inciso cuarto, reemplázase la referencia al "artículo 196 B" por "artículo 196 C".

- En votación esta proposición, fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la misma votación anterior.

- - - - -

N° 43

Pasó a ser N° 80.

El número 43 reemplaza el epígrafe "De las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves y su penalidad", por "De las infracciones o contravenciones".

En votación este numeral, vuestra Comisión lo aprobó en los mismos términos en que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

N° 44
Artículo 197

Pasó a ser N° 81.

El número 44 introduce diversas enmiendas al artículo 197, que señala las infracciones gravísimas. Incorpora como infracción gravísima el no respetar las señales de un cruce ferroviario, conducir un vehículo a mayor velocidad que la máxima permitida en el artículo 150, o a la que hubiera sido aumentada, y sobrepasar la línea continua, adelantar por la berma o por donde la demarcación o las señales lo prohíban o cuando se atraviesa un puente, viaducto, túnel, cima de una cuesta o gradiente o en curva.

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación N° 77 a este artículo:

Reemplázase el artículo 197, por el siguiente:

"Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol, drogas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas;

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito o ante la señal Pare;

3.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D; y

4.- Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente que origine daños o lesiones leves."

- En votación la indicación del Ejecutivo, la Comisión acordó aprobarla por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Pizarro, Romero y Vega.

- En votación este numeral, vuestra Comisión acordó aprobarlo con las modificaciones señaladas, con la misma votación anterior.

Hacemos presente que, con posterioridad a estos acuerdos, se aprobó la Ley N° 19.925, de Alcoholes, que introdujo diversas enmiendas a la Ley de Tránsito, razón por la cual vuestra Comisión reabrió el debate sobre todas aquellas disposiciones y materias que fueron modificadas por dicha ley.

En mérito a lo anterior, el Ejecutivo formuló una nueva indicación a este artículo proponiendo sustituirlo, por el siguiente:

"Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Eliminado.

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE";

3.- Derogado.

4.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D;

5.- Eliminado.

6.- Toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente de tránsito que origine daños o lesiones leves.

En discusión esta indicación, se señaló que el número 1 fue eliminado por la Ley N° 19.925, de Alcoholes y se contempla en el artículo 196 G, de la Ley de Tránsito, y el N° 3, por la letra e) del artículo 1°, de la ley N° 19.816, del 7 de agosto de 2002.

En cuanto al N° 5, que se refiere al uso por particulares de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, este proyecto de ley lo pasó a infracción grave, por considerarse de menor gravedad.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que la proposición del Ejecutivo en esta materia es establecer como infracciones gravísimas aquéllas que ponen en serio riesgo la vida de las personas.

La Comisión hizo presente su duda en cuanto a considerar como infracción gravísima la contemplada en el número 6 del artículo 197, que establece en esa calidad a toda infracción declarada por el juez como causa principal de un accidente que origine daños o lesiones leves.

En relación con esta materia, el señor Subsecretario de Transportes señaló que la proposición del Ejecutivo estima que el daño o lesión leve es la consecuencia y no el origen, y se deben atacar las acciones que provoquen daños o lesiones.

- En votación esta indicación, fue aprobada, con excepción del N° 6, que fue rechazado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Pizarro y Romero.

- En votación este numeral, fue aprobado, con enmiendas, con la misma votación anterior.

- - - - -

Artículo 198

Pasó a ser N° 82.

El número 45 modifica el artículo 198, que señala las infracciones graves, estableciendo como tal, el infringir lo dispuesto en el artículo 79 que sanciona el no uso del cinturón de seguridad y el transportar a menores de 6 años en los asientos delanteros, conducir un vehículo cuya placa patente haya sido intencionalmente ocultada, conducir sin revisión técnica o infringiendo normas sobre contaminación ambiental, usar ilícitamente una pista "sólo bus", "no bus", o usar elementos que sirvan para evadir los aparatos de control de velocidad utilizados por Carabineros, arrojar cigarrillos u otros elementos encendidos. Finalmente, se sanciona al propietario de un vehículo de transporte público de pasajeros o de transporte de carga por los desperfectos del vehículo, tales como, neumáticos, frenos, carburación, o luces en mal estado.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 78, para reemplazar este artículo, la que fue posteriormente reemplazada por otra que propone sustituir este artículo por otro que señala 34 infracciones graves.

De estas 34 infracciones, algunas se mantienen, otras constituyen normas nuevas, y otras eliminan o cambian de ubicación disposiciones vigentes.

Esta nueva indicación reemplaza el artículo 198, por el siguiente:

"Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o síquicas deficientes.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

2.- Conducir un vehículo con licencia de conductor distinta de la que corresponda, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D.

La Comisión estimó excesiva la frase final "sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D", por lo que esta norma será revisada posteriormente, durante la discusión del segundo informe.

Por su parte, el Subsecretario de Transporte recordó que la indicación original era más severa para las infracciones tipificadas como gravísimas y graves, no obstante, el Ejecutivo ha considerado preferible mantener los niveles actuales pero ser más drástico en la aplicación de las sanciones a los infractores reincidentes.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

3.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

4.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes.

La Comisión hizo presente que esta infracción debe ser considerada grave; sin embargo, de acuerdo al nuevo criterio que se pretende establecer para aplicar multas más altas, en caso de reincidencia, podría suceder que a un conductor se le aplique una multa cercana a \$ 90.000, por conducir sin el permiso de circulación o seguro obligatorio.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que normalmente los conductores que no renuevan sus permisos de circulación es porque han adulterado los vehículos o por algún hecho que les impide contar con la revisión técnica.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

5.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero, Inspector Fiscal o Municipal.

Se hizo presente que los Carabineros son fácilmente identificables, sin embargo, no sucede lo mismo con los inspectores fiscales o municipales.

Se señaló que la presencia de los inspectores fiscales es necesaria para la fiscalización de vehículos de transporte público. También en el control del peso vehicular, por lo tanto, se debería consignar una norma especial, en lugar de ésta que es genérica y, en consecuencia, afecta tanto a los vehículos particulares como al transporte público.

Finalmente, se señaló que estas personas no están preparadas para ejercer estas funciones.

- En consecuencia, se acordó, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos, suprimir la frase "Inspector Fiscal o Municipal".

- En votación este número, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

6.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Novoa, Páez y Ríos.

7.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121.

Este numeral sanciona como infracción grave al conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos y bicicletas que se toman de otro vehículo y circulan a una velocidad inferior a la mínima.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

8.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

9.- Conducir un vehículo por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126.

La excepción del artículo 126 señala que se puede conducir por la izquierda cuando se quiera adelantar a otro y haya visibilidad y se disponga de espacio libre que permita hacer la maniobra.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

10.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

11.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

12.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes, que impidan maniobrar o detener el vehículo.

- Vuestra Comisión acordó eliminar la oración "que impidan maniobrar o detener el vehículo", por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

- En votación este número, fue aprobado, con la modificación señalada, con la misma votación anterior.

13.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

14.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado.

El reglamento señala qué debe entenderse por "neumáticos en mal estado".

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que el reglamento considera un "neumático en mal estado" cuando está redibujado, situación que es altamente peligrosa.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

15.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes, vigentes o infringiendo las normas sobre contaminación ambiental.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

16.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

17.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79.

El número 10 del artículo 79 se refiere al uso obligatorio de los cinturones de seguridad para los asientos delanteros.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

18.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

19.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de "manos libres", cuyas características serán determinadas por reglamento.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

20.- Exceder de 11 a 20 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

21.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento, llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera a tomar o dejar pasajeros.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, señaló que actualmente esta infracción es considerada menos grave. Sin embargo, se propone elevarla a la categoría de infracción grave, porque es una situación de alto riesgo y que, además, constituye una de las prácticas más nocivas del transporte público.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

22.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

23.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria.

Esta norma se aplica al transporte interurbano y constituye una forma de regular el que los conductores no superen ciertos límites de velocidad.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

24.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

25.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59.

Estas normas sancionan el transitar con cargas que excedan los pesos máximos permitidos.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

26.- El uso de una vía o pista de uso exclusivo por vehículo no autorizado;

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que ésta es una infracción nueva y la forma de evitar esta infracción es mediante las indicaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones relativas a las vías exclusivas y se sanciona como consecuencia de que no se respetan las señales.

Los miembros de la Comisión hicieron presente que esta norma debe precisarse, por cuanto no es posible que su aplicación quede entregada al solo criterio de Carabineros. Resulta difícil comprobar que un conductor ha ingresado circunstancialmente, como consecuencia de un viraje, a una vía con restricción y que no continuará transitando por la misma. Es complejo determinar cuándo un vehículo ingresa a una vía restringida y cuándo saldrá de la misma, porque muchas veces el flujo vehicular es muy intenso e impide salir de la vía.

Asimismo, se reiteró que esta situación ha funcionado normalmente, razón por la cual la Comisión manifestó su oposición a innovar en esta materia. Los conductores utilizan estas vías por necesidad o por alguna emergencia.

En relación con esta situación, el Subsecretario de Transportes informó que siempre ha primado el buen criterio y que los casos de no respeto a la normativa son muy pocos.

A juicio de la Comisión, la aplicación de esta infracción va a generar un incentivo perverso, puesto que los municipios encontrarán en su aplicación la obtención de una nueva fuente de ingresos.

- En votación este número, fue rechazado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Ríos.

27.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en los artículos 120 y 129.

Se recordó que anteriormente se había propuesto que esta infracción se sancionaba como menos grave, en atención a que el riesgo es menor.

A su vez, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, señaló que esta infracción es diferente a la consignada en el número 9, toda vez que se refiere a transitar en el mismo sentido del tránsito, para evitar las colisiones, por lo que es necesario precisar la norma. En los caminos que tienen tres pistas se puede circular por cualquier pista y resulta difícil determinar qué es más arriesgado, si adelantar por la pista derecha o lograr que el conductor se cambie a la pista derecha.

En ocasiones en que existe mucho tránsito, puede resultar complejo mantener la norma que obliga a circular por la derecha.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, precisó que por medio de esta norma se pretende evitar la circulación por la izquierda y que obliga a los demás conductores a adelantar por la derecha.

Como consecuencia de lo anterior, la Comisión acordó aprobar este numeral y perfeccionar el artículo 120, incluyendo una norma de excepción que se refiera a los caminos interurbanos.

- En votación este número, fue aprobado, sin enmiendas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Páez y Sabag.

28.- Transitar en un área urbana, con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado.

Esta norma reemplaza la actual contenida en el número 22 del artículo 198, que sanciona como infracción grave conducir un vehículo infringiendo las normas

sobre contaminación ambiental, y sanciona expresamente la infracción a las normas ambientales.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

29.- El uso de cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización.

Por medio de este numeral se agrega de manera expresa una nueva infracción, que prohíbe a los conductores el uso de estos instrumentos. Además, esta nueva infracción tiene por finalidad sancionar la colocación de plásticos que obstaculizan el reconocimiento de las patentes, ya que evitan la luminosidad de ellas en la noche y, además, afecta la seguridad ciudadana.

Esta infracción se relaciona también con el funcionamiento del sistema de telepeajes que requieren la verificación de las patentes para el cobro.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, hizo presente que la aprobación de esta norma generará una gran polémica, recordando que anteriormente se han producido discusiones relativas a la legitimidad del uso de estos instrumentos.

- Este numeral se aprobó con votación dividida.

- Votaron por su aprobación, los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Prokuriça y, por su rechazo, el Honorable Senador señor Novoa.

30.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos.

- La Comisión acordó, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa, Prokuriça y Sabag, a proposición del Presidente, Honorable Senador señor Novoa, agregar la siguiente oración: "que puedan provocar un siniestro o un accidente".

- En votación este número, fue aprobado con la misma votación anterior.

31.- El uso por particulares de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento.

Actualmente, el artículo 197, número 5, sanciona como infracción gravísima el uso por particulares de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

32.- Tratándose de medios de locomoción pública, detenerse en la intersección de calles, dejar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

33.- Detenerse o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta.

Esta infracción está contenida, en términos similares, en el número 15 del artículo 198.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

34.- El uso indebido de estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad.

La introducción de esta nueva infracción grave es consecuencia de la ley N° 19.900, del 9 de octubre de 2003.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

Luego de haberse aprobado esta indicación sustitutiva, se reordenó este artículo, de acuerdo a los numerales de la ley vigente, ya que en opinión del Ejecutivo, su proposición de indicación fue meramente enunciativa.

El texto aprobado es del siguiente tenor:

"Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

- 1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;
- 2.- Eliminado;
- 3.- Eliminado;
- 4.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;
- 5.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;
- 6.- Eliminado;
- 7.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero;
- 8.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;
- 9.- Eliminado;
- 10.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121;
- 11.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;
- 12.- Eliminado;
- 13.- Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;
- 14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;
- 15.- Eliminado;
- 16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;
- 17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;
- 18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;
- 19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;
- 20.- Eliminado;

- 21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;
- 22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;
- 23.- Eliminado;
- 24.- Eliminado;
- 25.- Eliminado;
- 26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;
- 27.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;
- 28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;
- 29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;
- 30.- Eliminado;
- 31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;
- 32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;
- 33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;
- 34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;
- 35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;
- 36.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de "manos libres", cuyas características serán determinadas por reglamento;
- 37.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;
- 38.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en el artículo 120 y 129;
- 39.- Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;
- 40.- Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;
- 41.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;
- 42.- Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento, y

43.- Detenerse, tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados.”.

Se previene que algunos numerales fueron eliminados porque pasaron a ser infracciones menos graves y otros porque pasaron a ser infracciones leves. En consecuencia, se contemplan en el artículo 199 y en el 200, respectivamente.

- Recordamos que este texto fue aprobado, en la forma que se reordenó, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça, como se señaló en su oportunidad.

- En votación este numeral, fue aprobado, con las enmiendas señaladas, con la misma votación anterior.

N° 46
Artículo 199

Pasó a ser N° 83.

El número 46 modifica el artículo 199 que señala las infracciones menos graves, suprimiendo el cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones y agrega como infracción menos grave el botar residuos, objetos o sustancias.

Este artículo contempla 19 acciones que constituyen infracciones menos graves.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 79, la cual, al igual que la anterior, fue posteriormente sustituida por otra que contempla 25 de estas infracciones, siendo algunas nuevas, otras han cambiado de ubicación y otras han sido reemplazadas.

Ellas son:

1.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir.

El artículo 18 se refiere a la renovación de la licencia de conductor y el 23, al cambio de domicilio.

Esta norma está contenida en la ley vigente, artículo 199, número 1.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

2.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 6, 12, 33 y 34 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

3.- Infringir las normas del artículo 119.

Corresponde al número 2 del artículo 199, actualmente vigente.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

4.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 15 del artículo anterior.

Esta norma es la misma que está contenida en el número 3 del texto legal vigente, sólo cambia la referencia al artículo 198.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

5.- Infringir los conductores las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia.

Este numeral equivale al número 4 del texto legal vigente, sólo agrega la mención al artículo 147 que se refiere a la obligación de los conductores de respetar las normas del tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

6.- No hacer las señales debidas antes de virar.

Esta norma es la misma de la ley vigente, contenida en el número 5 del artículo 198.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

7.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

8.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario.

Tanto este numeral como el anterior son las mismas normas contenidas en los numerales 6 y 7 del artículo 198, actualmente vigente.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

9.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79.

El numeral 1, que se agrega, se refiere a los vidrios del vehículo.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

10.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga.

Es la misma norma contenida en el número 11 del texto legal vigente.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

11.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, recordó que anteriormente se analizó la posibilidad de sancionar esta conducta, aumentando su gravedad de manera de considerarla infracción grave. No obstante, la opinión unánime de los miembros presentes de la Comisión es mantener la sanción de esta conducta como infracción menos grave.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

12.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad.

El artículo 84 de la Ley de Tránsito establece la obligatoriedad del uso del casco para motonetas, bicimotos y motos y el Ejecutivo, a través de la indicación sustitutiva, propuso agregar a las bicicletas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, manifestó que esta norma debe revisarse en cuanto a su aplicación, porque no sólo se debe analizar el impacto de esta norma en los miembros de un club social, sino que debe analizarse desde la perspectiva de los trabajadores que usan las bicicletas como medios de transporte, tanto en las ciudades como en el campo.

Al respecto, el Secretario Ejecutivo de CONASET, señor Freddy Ponce, informó que de acuerdo a las reuniones sostenidas con los integrantes de los distintos clubes deportivos y asociaciones de ciclistas se ha considerado que lo más aconsejable sería establecer el uso obligatorio del casco en aquellas vías en que hay circulación de transporte público, lo que obliga a los ciclistas a adquirir un casco o a buscar rutas con menos tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

13.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias.

El Honorable Senador señor Sabag destacó la gravedad de esta infracción, que en gran medida es la causante de los incendios forestales, por lo que propuso que para la persecución y sanción de estas infracciones se establezca acción pública para denunciarlas.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

14.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122.

Esta infracción es nueva y sanciona al conductor que, en caso de haber agua en la calzada, moje a los peatones.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

15.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183.

Esta norma está consignada en el número 16 del artículo 199.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

16.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

17.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

18.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Los números 17 y 18 del artículo 199 mencionan las mismas infracciones contenidas en el artículo 199.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

19.- Exceder hasta en 10 kilómetros por hora el límite máximo de velocidad del artículo 150.

Esta norma está contenida en el artículo 200 bis de la Ley de Tránsito.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

20.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas.

Esta falta, actualmente constituye una infracción leve, por lo que se propone elevarla a infracción menos grave e incluirla como número 20 del artículo 199.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

21.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial.

Esta infracción normalmente la cometen quienes alteran los autos particulares para participar en carreras clandestinas, o alteran los diseños de los vehículos, al margen de las normas permitidas.

La ley vigente considera esta falta como una infracción leve; sin embargo, se ha considerado necesario elevar su sanción a infracción menos grave.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

22.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, expresó que esta conducta actualmente constituye una infracción grave; no obstante, se propone sancionarla como infracción menos grave en atención a la dificultad para fiscalizarla, aun cuando este hecho constituya una mala señal.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por su aprobación los Honorables Senadores señores Muñoz Barra y Prokuriça. Votó en contra el Honorable Senador señor Novoa.

23.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159, estacionar en un paso para peatones o a menos de 10 metros de una esquina.

El Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, hizo presente que la norma que impide estacionar vehículos a menos de 10 metros de una esquina prácticamente no se cumple y resulta muy difícil de fiscalizar por parte de los inspectores municipales, por lo tanto, a pesar de estar establecida como infracción grave en el número 15 del artículo 198, propuso sancionarla como infracción menos grave.

Enseguida, hizo presente que resulta importante sancionar la prohibición de estacionar en los pasos peatonales, particularmente, para salvaguardar, en el caso de las personas no videntes, el lugar por el cual pueden cruzar las calles.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, propuso eliminar la prohibición de estacionar a menos de 10 metros de una esquina.

- En votación este número, fue aprobado, con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

24.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.

Esta infracción está sancionada como infracción menos grave en el número 20 del artículo 198 del texto legal vigente, y se refiere a obstruir la visual de un conductor para mirar hacia atrás, situación que resulta muy difícil de fiscalizar, por lo que se propone sancionar como infracción menos grave.

En relación con esta materia el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, recordó que anteriormente se prohibía a los buses, tanto urbanos como interurbanos, tapar la luneta trasera; sin embargo, con la tecnología desarrollada en materia de vidrios que mejoran la visibilidad es posible explotar comercialmente la parte posterior de los buses.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

25.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A."

Esta infracción menos grave fue introducida como tal a consecuencia de la aplicación del número 14 del artículo 199 de la ley N° 19.925.

- En votación este número, fue aprobado, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

Al igual que respecto del artículo 198, luego de haberse aprobado esta indicación sustitutiva, se reordenó este artículo, de acuerdo a los numerales de la ley vigente, ya que en opinión del Ejecutivo, su proposición de indicación fue meramente enunciativa.

El texto aprobado es del siguiente tenor:

"Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 8, 33 y 43 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;

2.- Infringir las normas del artículo 119;

3.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 18 del artículo anterior;

4.- Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia;

- 5.- No hacer las señales debidas antes de virar;
- 6.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141;
- 7.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;
- 8.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79;
- 9.- Eliminado.
- 10.- Eliminado.
- 11.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;
- 12.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;
- 13.- Eliminado.
- 14.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A.
- 15.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;
- 16.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;
- 17.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;
- 18.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones;
- 19.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- 20.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;
- 21.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;
- 22.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122;
- 23.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;
- 24.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial;
- 25.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;
- 26.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159 o estacionar en un paso para peatones, y
- 27.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.”.

Se previene que algunos numerales fueron eliminados ya sea porque pasaron a ser infracciones graves o porque se consideró que eran de menor gravedad y, en consecuencia, se contemplan como infracciones leves, en el artículo 200.

- Recordamos que este texto, fue aprobado, en la forma que se reordenó, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça, como se señaló en su oportunidad.

- En votación este numeral, fue aprobado, en la forma señalada, con la misma votación anterior.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre diversas indicaciones del Ejecutivo, que modifican los artículos 200 y 200 bis, que esta Comisión consultó como N°s 84 y 85, nuevos, a continuación del N° 46.

N° 84, nuevo
Artículo 200

El artículo 200 dispone que serán infracciones o contravenciones leves todas las demás transgresiones de la presente ley que no estén indicadas en la enumeración de los tres artículos anteriores.

Asimismo, señala que serán leves las infracciones o contravenciones a las normas dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no comprendidas en el número 19 del artículo anterior.

La indicación N° 80, del Ejecutivo, propone reemplazar la oración "no comprendidas en el número 19 del artículo anterior", por "no comprendidas en el artículo 201".

Esta indicación tiene por finalidad corregir una referencia.

- En votación esta indicación, fue aprobada, sin modificaciones, por la unanimidad de sus miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriça.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 84, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 200.

N° 85, nuevo
Artículo 200 bis

El artículo 200 bis establece que para los efectos de denunciar o de iniciar de cualquier otra forma procesos por infracciones relativas a la velocidad, se establece un rango de tolerancia general de 5 kilómetros por hora, que deberá sumarse a los límites de velocidad del artículo 150.

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

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

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

El Ejecutivo formuló la indicación N° 81, para sustituir en los cuatro incisos de este artículo, la referencia "del artículo 150", por "de los artículos 150 y 151".

- En votación esta indicación, fue aprobada, sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Prokuriča.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 85, nuevo, en el artículo 1° del proyecto, que modifica en la forma indicada el artículo 200 bis.

N° 47
Artículo 201

Pasó a ser N° 86.

El número 47 agrega, en el artículo 201 que establece la escala de multas, un inciso final que sanciona con multa de 5 unidades tributarias mensuales, a quien arroje desperdicios desde un vehículo.

El artículo 201 establece que la pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

- 1.- Infracciones o contravenciones gravísimas, \$37.700.-;
- 2.- Infracciones o contravenciones graves, \$30.900,
- 3.- Infracciones o contravenciones menos graves, \$23.600, y
- 4.- Infracciones o contravenciones leves, \$ 7.900.

El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

En casos calificados, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción que fuera más grave, cualquiera que sea el número de ellas.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del artículo 54 del decreto supremo N° 294, del Ministerio de Obras Públicas, de 1984.

El Ejecutivo, mediante la indicación N° 82, propuso reemplazar este artículo por otro que sustituye la escala de multas que estaba en pesos a unidades tributarias mensuales, y reemplaza el inciso primero, tercero, cuarto y quinto por otros incisos, que establecen diversas infracciones, principalmente relacionadas con el transporte público, de pasajeros, de escolares y de carga, entre otros.

Posteriormente, retiró esta indicación y la sustituyó por la siguiente:

"Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

- 1.- Infracciones o contravenciones gravísimas; 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;
- 2.- Infracciones o contravenciones graves; 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;
- 3.- Infracciones o contravenciones menos graves; 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y
- 4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta. Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad, se les aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales, respectivamente.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se le aplicará la multa que corresponda a la infracción que fuera de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.”.

En discusión esta indicación, el Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que diversas modificaciones introducidas a la Ley de Tránsito tienen por finalidad insertar la figura del conductor reincidente de infracciones graves y gravísimas, que generan situaciones de alto riesgo y aplicar sanciones más severas. Por otro lado, la modificación al artículo 201 pretende actualizar la moneda en que se pagan las multas y transformarla en una forma de medición permanente, manteniendo valores similares a los establecidos en moneda nacional.

Para los infractores reincidentes se ha considerado mantener el orden de magnitud actual de las sanciones graves y gravísimas, y cuando hay reincidencia por segunda vez, aplicar una sanción equivalente al doble y cuando es por tercera vez, sancionar por el triple.

Las infracciones menos graves no se consideran para los efectos de la reincidencia puesto que no existe un registro de las mismas.

Enseguida, el Presidente de la Comisión Honorable Senador señor Novoa señaló que en el segundo informe se debería revisar el accionar de los inspectores municipales y establecer en forma taxativa las infracciones que pueden fiscalizar, para evitar abusos que se producen con ocasión de estas fiscalizaciones y que tienden a incrementar los recursos municipales.

El accionar de los inspectores municipales en muchas ocasiones genera problemas porque carecen de la formación profesional para este cometido, a diferencia de lo que sucede con Carabineros de Chile que es la autoridad establecida y que se rige por determinados parámetros.

En lo relativo al transporte de carga peligrosa que no cumple con las normas legales, el Subsecretario de Transportes explicó que uno de los factores de mayor riesgo se produce porque los controles son siempre menores a los necesarios y al establecer sanciones muy bajas se corre el riesgo que se paguen las infracciones y se cometa igualmente la falta. En consecuencia, esta norma tiene un carácter preventivo y pretende sancionar los incumplimientos con una multa alta.

Respecto del inciso que regula la situación que se produce cuando una persona en un mismo hecho fuera responsable de dos o más infracciones, en cuyo caso se aplicará la multa que corresponda a la infracción que fuera de mayor grado, cualquiera sea el número de ellas, se le ha agregado la frase: "sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior."

Para la definición de las infracciones y el establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.

Tales disposiciones se encuentran en la ley vigente, y no se modifica.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, pasando a ser N° 86, del artículo 1° con la misma votación anterior.

N° 48

Artículo 205

Pasó a ser N° 87.

El número 48 modifica el artículo 205, agregándole que los gallardetes, banderines y otros elementos que se usen en contravención a esta ley y los taxímetros que se usen adulterados caerán en comiso y serán destruidos.

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación:

83) Reemplázase el artículo 205, por el siguiente:

"Artículo 205.- Los distintivos y dispositivos que se utilicen en contravención a la ley o los reglamentos y los taxímetros que se usen adulterados, caerán en comiso y serán destruidos."

En discusión esta norma, el señor Subsecretario de Transportes, señor Guillermo Díaz, explicó que los taxímetros se destruirán porque tienen una serie de sellos que aseguran su adecuado funcionamiento y que la mecánica del mismo no se altere y, si éstos se encuentran adulterados, sería imposible hacerlos funcionar nuevamente.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, pasando a ser N° 87, del artículo 1° con la misma votación anterior.

N° 49

Artículo 208

Pasó a ser N° 88.

El número 49 elimina el inciso final del artículo 208 que establece que los plazos de suspensión de las licencias se contarán desde que se cometieron las infracciones.

El Ejecutivo formuló la indicación N° 84, en el mismo sentido, la que retiró.

En discusión este número, se acotó que los plazos se contarán desde que las sentencias se encuentran ejecutoriadas.

Se hizo presente que este artículo deberá modificarse a la luz de la nueva Ley de Alcoholes.

- En votación este numeral, fue aprobado, en la misma forma que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriča.

- - - - -

Artículo 209

El artículo 209 establece que sin perjuicio de las multas que sean procedentes, el Juez decretará la cancelación de la licencia de conducir del infractor, en los siguientes casos:

a) ser responsable por tres veces dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces en el lapso de los 48 meses anteriores, de conducir un vehículo bajo la influencia de estupefacientes o sustancias sicotrópicas o de alcohol, sin estar ebrio;

b) ser reincidente, dentro de los últimos sesenta meses, en cuasidelito de homicidio o de lesiones con alguno de los resultados señalados en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o por conducir vehículos motorizados o a tracción animal en estado de ebriedad o con pérdida notoria de conciencia debido al consumo de estupefacientes o sustancias sicotrópicas;

c) ser responsable, durante los últimos doce meses, de tres o más infracciones o contravenciones gravísimas;

d) haber sido condenado con la suspensión de la licencia de conducir por tres veces dentro de los últimos doce meses, o cuatro veces dentro de los últimos veinticuatro meses.

El infractor, transcurridos dos años desde la fecha de cancelación de su licencia de conducir, podrá solicitar una nueva al Departamento de Tránsito y Transporte Público de la Municipalidad de su domicilio, de acuerdo a las normas establecidas en el Título I de esta ley, salvo que la sentencia condenatoria haya impuesto una pena superior, en cuyo caso regirá ésta.

Las multas expresadas en pesos a que se refiere esta ley se reajustarán anualmente en el mismo porcentaje de alza que experimente el Índice de Precios al Consumidor que fija el Instituto Nacional de Estadísticas, aproximando su monto a la centena.

El Ministerio de Justicia, durante el mes de enero de cada año, y sobre la base de lo señalado en el inciso anterior, determinará el monto que alcanzarán los valores de las multas de esta ley, los que regirán a contar del 1° de marzo de ese año y hasta el último día de febrero del siguiente.

Esta disposición no fue objeto de indicaciones ni considerada entre los numerales que sugiere modificar la Honorable Cámara de Diputados. Sin embargo, vuestra Comisión hizo presente que esta norma es extrema, por lo que se ha considerado pertinente modificarla, en el segundo informe, para adecuarla a las normas que se han aprobado.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que modifica el artículo 209 bis, que ésta consultó como N° 89, nuevo, a continuación del N° 49 (artículo 208).

N° 89, nuevo
Artículo 209 bis

El artículo 209 bis dispone que el que haya sido sancionado con la cancelación de su licencia de conductor y que, no obstante ello, sea sorprendido conduciendo un vehículo, será castigado con la pena de presidio menor en su grado mínimo y multa de hasta \$252.500.

Si el conductor hubiese sido sancionado con la suspensión de su licencia y es sorprendido conduciendo un vehículo durante la vigencia de la sanción impuesta será castigado con prisión en su grado máximo y multa de hasta \$126.800.

El Ejecutivo, formuló la siguiente indicación:

85) En el artículo 209 bis:

a) Reemplázase, en el inciso primero, el monto de la multa expresado en pesos, por "15 unidades tributarias mensuales".

b) Reemplázase, en el inciso segundo, el monto de la multa expresado en pesos, por "10 unidades tributarias mensuales".

En discusión esta indicación, se señaló que se trata de ajustes monetarios.

El Honorable Senador señor Lavandero propuso estudiar la posibilidad de establecer la obligatoriedad de hacer un curso en una Escuela de Conductores para aquellos conductores reincidentes, especialmente los de la locomoción colectiva, que en algunos casos manejan en forma irresponsable.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriča.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, pasando a ser N° 89, del artículo 1° con la misma votación anterior.

- - - - -

N° 50

Pasó a ser N° 90.

El número 50 intercala, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, "De los vehículos considerados como antiguos o históricos", conformado por los artículos 220 a 224, nuevos, pasando los actuales artículos 220 y 221 a ser artículos 225 y 226, respectivamente.

El nuevo artículo 220 señala que los vehículos de 50 o más años de antigüedad serán considerados antiguos o históricos.

El artículo 221 señala que dichos vehículos sólo deberán cumplir con las características mecánicas y técnicas originales del vehículo.

El artículo 222, entrega a una institución privada, sin fines de lucro, que tenga entre sus objetivos fomentar la conservación de vehículos de colección, su reconocimiento como tales.

El artículo 223 faculta a dicha institución para darles el reconocimiento de históricos a vehículos que tengan menos de 50 años de antigüedad que por su singular interés deban ser así considerados.

Finalmente, el artículo 224 regula el certificado de revisión técnica de estos vehículos que será otorgado por la institución antes señalada.

El Ejecutivo, formuló la siguiente indicación:

86) Intercálase, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, "De los vehículos considerados como antiguos o históricos", conformado por los artículos 220, 221 y 222, nuevos:

"TÍTULO XIX
DE LOS VEHÍCULOS CONSIDERADOS COMO ANTIGUOS O HISTÓRICOS

Artículo 220.- Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos a todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga dentro de sus objetivos fomentar la conservación de vehículos antiguos o históricos, podrá ser designada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para, previa inspección, informar sobre la procedencia de otorgar el reconocimiento a que alude el artículo anterior.

Artículo 222.- Los vehículos motorizados antiguos o históricos deberán cumplir las normas especiales de emisión y estarán afectos a las restricciones de circulación que determine el reglamento. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgará un certificado de revisión técnica y un distintivo especial, sin los cuales no podrán transitar."

En discusión estas normas, se dejó constancia que ellas tienen por finalidad eximir del cumplimiento de ciertas exigencias a estos vehículos, considerados como antiguos o históricos, para que puedan circular.

- En votación la indicación del Ejecutivo, el artículo 221, fue aprobado por dos votos a favor y uno en contra. Votaron por la afirmativa los señores Lavandero y Prokuriça y, votó en contra, el Honorable Senador señor Novoa.

- Los artículos 220 y 222 fueron aprobados sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En votación este numeral, fue aprobado, con la enmienda señalada, con la misma votación anterior.

- - - - -

Enseguida, vuestra Comisión se pronunció sobre una indicación del Ejecutivo, que agrega los artículos 10 y 11 transitorios, nuevos, que esta Comisión consultó como N° 91, nuevo.

N° 91, nuevo
Artículos 10 y 11 transitorios

El Ejecutivo formuló la siguiente indicación:

87) Agréganse los siguientes artículos 10 y 11 transitorios, nuevos:

"Artículo 10.- Las disposiciones contenidas en los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76, 77 y 84 de la ley N° 18.290 mantendrán su vigencia hasta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte los reglamentos respectivos.

Artículo 11.- La sustitución dispuesta respecto del inciso segundo del artículo 103 de esta ley, entrará en vigencia luego de un año de su publicación."

En discusión estos artículos, se señaló que el artículo 10 se refiere a aproximadamente 12 materias que deberán ser reguladas a través de un reglamento, y el artículo 11, a la entrada en vigencia del inciso segundo del artículo 103.

- En votación esta indicación, fue aprobada sin modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça.

- En consecuencia, vuestra Comisión, con la misma votación anterior, acordó contemplar un N° 91, nuevo, en el artículo 1° del proyecto.

- - - - -

ARTÍCULO 2°

El artículo 2° del proyecto de ley de la Honorable Cámara de Diputados deroga el artículo 1° de la ley N° 13.937, que establece que los propietarios de los inmuebles o sitios eriazos que hagan esquina dentro de los límites urbanos de su comuna deberán mantener los letreros sobre señalización de tránsito.

- En votación este artículo, fue aprobado, en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça, sin mayor debate.

ARTÍCULO 3°

El artículo 3° del proyecto de ley en estudio modifica el artículo 492 del Código Penal, relativo a la responsabilidad de los conductores por los accidentes que ocurran en las esquinas.

"Artículo 492.- Las penas del artículo 490 se impondrán también al que, con infracción de los reglamentos y por mera imprudencia o negligencia, ejecutara un hecho o incurriera en una omisión que, a mediar malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas.

A los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a tracción mecánica o animal, se los sancionará, además de las penas indicadas en el artículo 490, con la suspensión del carné, permiso o autorización que los habilite para conducir vehículos, por un período de uno a dos años, si el hecho de mediar malicia constituyera un crimen, y de seis meses a un año, si constituyera simple delito. En caso de reincidencia, podrá condenarse al conductor a inhabilidad perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal, cancelándose el carné, permiso o autorización."."

- En votación, este artículo fue aprobado, en los mismos términos que venía formulado, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Lavandero, Novoa y Prokuriça, sin mayor debate.

- - - - -

MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo recién expuesto, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley aprobado por la Honorable Cámara de Diputados:

ARTÍCULO 1°

N° 1

Artículo 2°
letra a)

- - - En la letra a) de este numeral suprimir las siguientes definiciones: "Bicicleta o triciclo"; "Pista no bus" y "Pista sólo bus".

- - - En esta misma letra a), agregar las siguientes definiciones:

"Cruce de ferrocarriles: intersección de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes;".

"Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;".

"Vía exclusiva: calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;".

letra b)

- - - Reemplazar su letra b), por la siguiente:

"b) Reemplázanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

"Esquina: el vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde convergentes, según sea el caso;".

"Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, antes de una intersección o un paso para peatones, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se entiende que está:

- en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de un metro antes de éstos, y

- en otros cruces, justo antes de la intersección;".

"Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;".

"Señal de tránsito: los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, instalados por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito;".

letra c)

- - - Sustituir su letra c), por la siguiente:

"c) Reemplázase en la definición de "Guarda-Cruzada", la frase "Funcionario a cargo" por "encargado".

Nº 2

Artículo 4º

- - - Reemplazar el Nº 2, por el siguiente:

"2) En el artículo 4º, inciso primero, sustitúyese la frase final "al Juzgado del Trabajo correspondiente.", por "a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.".

- - - - -

- - - Consultar, a continuación del Nº 2, como números 3 a 11, los siguientes números nuevos:

3) En el artículo 11, reemplázase la palabra "domicilio" por "residencia".

4) En el artículo 12, introdúcenase las siguientes modificaciones en la Licencia No Profesional, Clase B:

a) Reemplázase la palabra "cuatro" que figura entre la conjunción "o" y la palabra "ruedas" por la palabra "más";

b) Intercálase entre la coma (,) que sigue a la palabra "asientos" y la conjunción "o", la frase "excluido el del conductor,", y

c) Sustitúyese la palabra "total", que figura entre las palabras "peso" y "no", por el vocablo "combinado".

5) En el artículo 13:

a) Reemplázanse, en el número 2, la coma (,) final y la conjunción "y" que la sigue, por punto y coma (;)

b) Reemplázase en el número 3, el punto final (.) por una coma (,) seguida de la conjunción "y".

c) Intercálase en la "LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B", en el segundo párrafo del número 1, entre la palabra "persona" y la expresión "que sea poseedora" la oración "en condiciones de sustituirlo en la conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 115", y derógase su oración final.

6) En el artículo 14 bis, reemplázase el inciso quinto, por el siguiente:

"A los residentes en Chile que estén en posesión de licencias extranjeras, se les podrá otorgar la que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad requerida en la Clase correspondiente y cumplan con los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate."

7) En el artículo 15, intercálase, en el inciso primero, entre la palabra "sufrido" y la expresión "por las siguientes causas", la frase "en los 5 años anteriores,".

8) Reemplázase el artículo 18, por el siguiente:

"Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C o de una licencia especial, deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21.

El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El titular de una licencia Clase A-1 o A-2, obtenidas antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos."

9) En el artículo 19:

a) Derógase el inciso primero.

b) Elimínanse, en el inciso segundo, la frase "En todo caso" y la coma (,) que le sigue, iniciándose el inciso con las palabras "El juez de policía..."; y reemplázase la palabra "inciso" por "artículo".

10) En el artículo 21, reemplázase en el inciso final la referencia "artículos 18 y 19," por "incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 18".

11) En el artículo 26, sustitúyese, la palabra "conducir" por "conductor".

- - - - -

Artículo 34

- - - Pasó a ser N° 12, sin enmiendas.

N° 4

Artículo 35

- - - Pasó a ser N° 13, reemplazado por el siguiente:

"13) En el artículo 35, reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"Podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias, arrendamientos con opción de compra y cualquier otro título que otorgue la tenencia material del vehículo, inscripción que no es requisito para la validez del acto. En tanto no se efectúe esta anotación, dichos actos no serán oponibles frente a terceros."

- - - - -

Consultar a continuación del N° 4, que pasó a ser N° 13, como números 14 (artículo 36), 15 (artículo 55) y 16 (artículo 58), los siguientes nuevos:

"14) En el artículo 36, agrégase el siguiente inciso final:

"Para efectos de lo establecido en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas, deberán individualizar en la inscripción a su representante, el que se entenderá válidamente habilitado para ser notificado en su nombre, quien mantendrá tal calidad para todos los efectos legales, mientras la inscripción no sea modificada."

15) En el artículo 55, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento."

16) En el artículo 58, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Todo vehículo que transporte carga de terceros debe justificarla con la carta de porte a que se refiere el artículo 174° del Código de Comercio. La infracción a lo dispuesto en este inciso, será sancionada con multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales, quedando obligados solidariamente a su pago el conductor infractor, el porteador y el cargador."

- - - - -

N° 5

Artículo 62

- - - Pasó a ser N° 17, sustituido por el siguiente:

"17) En el artículo 62, incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad."

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 5 (artículo 62), que pasó a ser N° 17, el siguiente N° 18 (artículo 64), nuevo:

"18) Reemplázase el artículo 64, por el siguiente:

"Artículo 64.- Los vehículos deberán contar con el o los sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes que determine el reglamento."

- - - - -

N° 6

Artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77

- - - Pasó a ser N° 19, reemplazado por el siguiente:

"19) Deróganse los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77."

N° 7

Artículo 71

- - - Pasó a ser N° 20, sin enmiendas.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 7, que pasó a ser N° 20, como números 21 (artículo 72) y 22 (artículo 78), los siguientes, nuevos:

"21) Reemplázase el artículo 72, por el siguiente:

"Artículo 72.- Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.

Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas."

22) En el artículo 78, elimínanse, en el inciso tercero, la frase "indicados en el artículo anterior" y la coma (,) que le sigue."

- - - - -

N° 8

Artículo 79

- - - Pasó a ser N° 23, reemplazado por el siguiente:

"23) Modifícase el artículo 79, en la forma siguiente:

a) Reemplázase el número 7, por el siguiente:

"7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;"

b) En el número 10, elimínase la oración "Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos.", y

c) Agréganse, a continuación del número 10, los siguientes incisos:

"El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de ocho años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.”.

N° 9

Artículo 80

- - - Pasó a ser N° 24, sustituido por el siguiente:

“24) Reemplázase el artículo 80, por el siguiente:

“Artículo 80.- Se prohíbe el transporte de animales domésticos en los asientos delanteros de los vehículos. Cuando éstos sean transportados en la parte trasera de camionetas u otros vehículos abiertos, deberán ir suficientemente asegurados con arneses especiales.”.

- - - - -

N° 10

Artículo 81

- - - Pasó a ser N° 25, sin enmiendas.

N° 11

Artículo 82

- - - Suprimirlo.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 10, que pasó a ser N° 25, como N°s. 26 (artículo 84), 27 (artículo 85), 28 (artículo 91) y 29 (artículo 92), los siguientes, nuevos:

“26) Reemplázase el artículo 84, por el siguiente:

“Artículo 84.- Todo conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar un casco protector y utilizar la vestimenta, implementos e indumentaria en la forma y bajo las condiciones y requisitos que se determinen en los reglamentos emanados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

27) En el artículo 85, reemplázase la frase “de seguridad” por la oración “que permitan mantener el control del vehículo y proporcionen seguridad a los ocupantes”.

28) En el artículo 91, reemplázase el número 4, por el siguiente:

“4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo;

Exceptúanse de esta prohibición, los perros de asistencia que acompañen a pasajeros con discapacidad.”.

29) Reemplázase el artículo 92, por el siguiente:

“Artículo 92.- Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar.”.

- - - - -

N° 12

Artículo 93

- - - Pasó a ser N° 30, sin enmiendas.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 12, que pasó a ser N° 30, como N° 31 (artículo 94), el siguiente, nuevo:

"31) En el artículo 94, reemplázase su inciso tercero, por el siguiente:

"Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.".

N° 13

Artículo 98

- - - Suprimirlo.

N° 14

Artículo 99

- - - Eliminarlo.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 31 (artículo 94) nuevo, como N° 32 (artículo 100) el siguiente, nuevo:

"32) Reemplázase el artículo 100, por el siguiente:

"Artículo 100.- La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a las normas técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades, salvo respecto de las vías sujetas al cuidado del Ministerio de Obras Públicas.".

- - - - -

N° 15

Artículo 101

- - - Pasó a ser N° 33, reemplazado por el siguiente:

"33) Agrégase, al artículo 101, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"La instalación de señalización o barreras sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada.".

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 15 (artículo 101), que pasó a ser N° 33, como N° 34 (artículo 102), el siguiente, nuevo:

"34) En el artículo 102:

a) Reemplázase en el inciso primero, la frase "de peligro" por la palabra "correspondiente" y agrégase a continuación de las palabras "los trabajos", la

oración "todo conforme al Manual de Señalización de Tránsito", sustituyéndose el punto (.) por una coma (,).

b) Reemplázanse en el inciso cuarto, las cifras "\$ 252.500 a \$ 505.100" por "8 a 16 unidades tributarias mensuales".

- - - - -

N° 16
Artículo 103

- - - Pasó a ser N° 35, sustituido por el siguiente:

"35) En el artículo 103:

a) Sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

"Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejones o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones."

b) Suprímese, en el inciso tercero, la palabra "comercial".

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 16 (artículo 103), que pasó a ser N° 35, como N° 36 (artículo 104), el siguiente, nuevo:

"36) En el artículo 104, sustitúyese el nombre "La Dirección de Vialidad" por "El Ministerio de Obras Públicas".

- - - - -

N° 17
Artículo 105

- - - Pasó a ser N° 37, con la sola modificación de intercalar entre la coma (,) que sigue a la palabra "tribunal" y el verbo "deberá", la frase: "de oficio o a petición de parte,".

N° 18
Artículo 108

- - - Pasó a ser N° 38, sustituido por el siguiente:

"38) En el artículo 108, intercálase entre las palabras "Los conductores" y el verbo "deberán", entre comas (,) la frase ", salvo señalización en contrario,".

N° 19
Artículo 109

- - - Pasó a ser N° 39, reemplazándose el texto del artículo 109, por el siguiente:

"Artículo 109.- En los caminos y calles que crucen a nivel una vía férrea, las empresas de ferrocarriles y el Ministerio de Obras Públicas o la Municipalidad respectiva, en su caso, deberán colocar y mantener la señalización que determine el reglamento."

N° 20
Artículo 110

- - - Pasó a ser N° 40, reemplazándose el texto del artículo 110, por el siguiente:

"Artículo 110.- Las indicaciones de los semáforos serán:

1.- Luces no intermitentes:

a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten la luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente.

Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente la luz verde, sólo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución.

Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

2.- Luces intermitentes:

a) Una luz roja intermitente indica "CEDA EL PASO".

b) Dos luces rojas intermitentes en forma alternada, significan que los vehículos que las enfrenten no deben sobrepasar la línea de detención o, si no la hubiera, la vertical de la señal. Estas luces sólo podrán instalarse en cruces ferroviarios a nivel y para dar preferencia de paso a vehículos de bomberos o ambulancias que se incorporan a la vía.

c) Luz amarilla intermitente, advierte peligro.

3.- Indicaciones de flecha verde:

La luz verde de un semáforo que contenga una flecha iluminada, significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección indicada por ésta.

Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

La señal del semáforo que comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse ésta o éstas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en él o los sentidos indicados por la o las flechas.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrita en la letra b) del punto 1.

4.- Indicaciones para vehículos de transporte público:

Tratándose de pistas segregadas destinadas exclusiva y permanentemente a la circulación de vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, los semáforos podrán ser diferentes y en ellos se podrá reemplazar el color verde por el blanco.

5.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

a) La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no esté demarcado.

b) La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.

c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada terminar de atravesarla.”.

N° 21

Artículo 111

- - - Pasó a ser N° 41, sustituyéndose el texto del artículo 111, por el siguiente:

“Artículo 111.- Las luces rojas o verdes instaladas sobre el centro de una o más pistas de circulación, indicarán prohibición de hacer uso de la pista sobre la cual aquéllas se encuentren, o, autorización para usarlas, respectivamente.”.

- - - - -

Contemplar, a continuación del N° 21 (artículo 111), que pasó a ser N° 41, el siguiente numeral 42 (artículo 112), nuevo:

“42) Reemplázase el artículo 112, por el siguiente:

“Artículo 112.- Las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas.”.

- - - - -

N° 22

Artículo 114

- - - Pasó a ser N° 43 (artículo 114), sin enmiendas.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 22 (artículo 114), que pasó a ser N° 43, los siguientes números 44 (artículo 116), 45 (artículo 120), 46 (artículo 123), 47 (artículo 124), 48 (artículo 127), 49 (artículo 133), 50 (artículo 138), 51 (artículo 139) y 52 (artículo 142), nuevos:

“44) Derógase el artículo 116.”

“45) En el artículo 120:

- a) Intercálase, en su N° 1, entre la palabra "adelante" y la preposición "a", las palabras "o sobrepase".
- b) Sustitúyase, en su N° 2, el punto y coma (;) final por ", y".
- c) Elimínase su N° 3.
- d) Su N° 4, pasó a ser N° 3.

"46) En el artículo 123, reemplázase las palabras "demarcada o imaginaria" por "demarcado o imaginario".

"47) Reemplázase el artículo 124, por el siguiente:

"Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro, deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar.

El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra."

"48) Reemplázase el artículo 127, por el siguiente:

"Artículo 127.- Ningún vehículo podrá adelantar o sobrepasar a otro en un paso de peatones ni en un cruce, salvo que éstos se encuentren regulados."

"49) Reemplázase el artículo 133, por el siguiente:

"Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas."

"50) En el inciso primero del artículo 138, reemplázase la frase "cruces o pasos reglamentarios" por la palabra "pasos".

"51) En el número 3, del artículo 139, intercálase, antes de la coma (,) que precede a la conjunción "y", la frase "e ingresar a la pista más próxima a su viraje".

"52) Agrégase, al artículo 142, el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente."

- - - - -

N° 23
Artículo 144

- - - Pasó a ser N° 53, con la sola enmienda de intercalar, en el inciso tercero del artículo 144 que se agrega, entre la coma (,) que sigue a la palabra "intermitente" y el vocablo "deberá", la siguiente frase: "en los lugares habilitados para ello,".

N° 24
Artículo 149

- - - Pasó a ser N° 54, sin enmiendas.

N° 25
Artículo 150

- - - Suprimirlo.

N° 26
Artículo 151

- - - Pasó a ser N° 55, sustituido, por el siguiente.

"55) En el artículo 151, introdúcese las siguientes modificaciones:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "velocidades" y "máximas" la expresión "mínimas o", y

b) Agrégase, el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora."

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 26 (artículo 151), que ha pasado a ser N° 55, el siguiente número nuevo:

"56) En el artículo 152, introdúcese las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyense, en el inciso segundo, la conjunción "y" que figura entre la palabra "Vialidad" y el artículo "las", por la conjunción "o", y

b) Suprímese, en este mismo inciso, la frase "de oficio o a petición de Carabineros de Chile,".

- - - - -

N° 27
Artículo 154

- - - Suprimirlo.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 56 (artículo 152), el siguiente número nuevo:

"57) Agrégase en el artículo 157, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Se prohíbe al conductor abrir las puertas del vehículo antes de su completa detención, mantenerlas abiertas y descender o permitir el descenso, sin asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro."

- - - - -

N°s 28, 29 y 30
Artículos 158, 160 y 161

- - - Pasaron a ser N°s. 58, 59 y 60, respectivamente, sin enmiendas.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 30 (artículo 161), que ha pasado a ser N° 60, el siguiente número 61 (artículo 162), nuevo:

"61) En el artículo 162, introdúcese, las siguientes enmiendas:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "estacionamiento" y "durante", la frase "o luces de emergencia", y

b) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"Los conductores de vehículos estacionados accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, deberán advertir el hecho mediante los dispositivos para casos de emergencia que determine el reglamento."

- - - - -

N° 31
Artículo 164

- - - Pasó a ser N° 62, reemplazado por el siguiente:

"62) En el artículo 164, introdúcese, las siguientes enmiendas:

a) Elimínase, en el inciso primero, la frase "y previo informe de Carabineros".

b) Agrégase, en el inciso primero, a continuación del punto final, la siguiente oración: "En vías de red vial básica, la autorización se regirá por el reglamento que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

N° 32
Artículo 167

- - - Pasó a ser N° 63, reemplazado por el siguiente:

"63) En el artículo 167:

a) Agrégase al N° 3, a continuación del punto y coma (;) que pasa a ser coma (,), la siguiente oración: "ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;"

b) Reemplázase el N° 4, por el siguiente:

"4.- Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel. Si éstos no existieran en la cercanía, cuando no se aproximen vehículos y puedan cruzar con seguridad;"

c) Derógase el N° 5.

d) Intercálase en el último párrafo del número 7, entre la frase "En todo caso" y la palabra "tendrán", la frase "en los pasos para peatones".

e) Sustitúyese el número 9, por el siguiente:

"9.- No podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento;"

N° 33
Artículo 169

- - - Pasó a ser N° 64, con la sola enmienda de reemplazar el inciso tercero, nuevo, que se agrega, por el siguiente:

"En el caso de las actividades que se desarrollen en las vías de la red vial básica, la autorización deberá concederse por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en el caso de aquellas que se efectúen en caminos públicos, por el Ministerio de Obras Públicas."

N° 34
Artículo 172

- - - Pasó a ser N° 65, sustituido por el siguiente:

"65) En el artículo 172:

a) Sustitúyese, en el número 7, la frase "los artículos" por "el artículo" y eliminase la referencia "y 149".

b) Derógase el número 18.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 34 (artículo 172), que ha pasado a ser N° 65, el siguiente, nuevo:

"66) Agrégase en el artículo 173, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

"El conductor que incurra en alguna de las conductas descritas en este artículo, será sancionado además, con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año."

- - - - -

N° 35
Artículo 174

- - - Pasó a ser N° 67, reemplazado por el siguiente:

"67) En el artículo 174:

a) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente."

b) Agrégase el siguiente inciso final:

"La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado."

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 35 (artículo 174), que pasó a ser N° 67, los siguientes números 68 (artículo 178) y 69 (artículo 179), nuevos:

"68) Reemplázase el artículo 178, por el siguiente:

"Artículo 178.- Toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito de las vías públicas, deberá darse a conocer por la Municipalidad correspondiente por medio de avisos, que se difundirán por tres días, a lo menos, en el diario, periódico, radios, u otros medios de comunicación social, de mayor circulación o sintonía en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir una vez efectuada la difusión indicada e instaladas las señalizaciones oficiales."

"69) Intercálase, en el inciso primero del artículo 179, entre las palabras "retirados por" y el artículo "los", las palabras "orden de".

"70) En el artículo 180, reemplázase en el inciso primero la palabra "Carabineros" por la frase "por orden de Carabineros, a costa de su dueño,".

- - - - -

N° 36
Artículo 181

- - - Pasó a ser N° 71, reemplazado por el siguiente:

"71) En el artículo 181:

a) Reemplázanse, en el inciso tercero, las palabras "peatón o pasajero" por "peatón, pasajero o ciclista".

b) Derógase el inciso cuarto.

N° 37

Artículo 183

- - - Pasó a ser N° 72, con la sola enmienda de agregar al inciso segundo que se añade a este artículo, la siguiente oración final, sustituyendo el punto (.) por una coma (,): ", en cuyo caso se aplicará la sanción del inciso final del artículo 173."

N° 38

Artículo 186

- - - Pasó a ser N° 73, reemplazado por el siguiente:

"73) En el artículo 186, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Las constancias relativas a accidentes de tránsito serán siempre públicas. Las denuncias e informes técnicos serán públicos en el Tribunal."

N° 39

Artículo 187

- - - Pasó a ser N° 74, sustituido por el siguiente:

"74) Reemplázase, en el inciso segundo del artículo 187, la primera oración que dice: "El dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara a un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente, deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.", por la siguiente: "Igual obligación recaerá en el dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que haya participado en un accidente, quien deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento."

- - - - -

Consultar a continuación del N° 39 (artículo 187), que pasó a ser N° 74, como N° 75 (artículo 189), el siguiente nuevo:

"75) En el artículo 189, reemplázanse en el inciso segundo, las palabras "Comisaría o Retén respectivo" por "Unidad Policial respectiva".

- - - - -

N° 40

Artículo 191

- - - Pasó a ser N° 76, sustituido por el siguiente:

"76) "En el artículo 191, intercálase, entre la conjunción "o" y la palabra "concurrirá", la oración "en su cédula de identidad. En su defecto,".

N° 41

Artículo 196 A bis

- - - Pasó a ser N° 77.

- - - Intercalar como letra b), nueva, la siguiente:

"b) Reemplázase la letra e), por la siguiente:

"e) Conduzca un vehículo con placa patente intencionalmente ocultada o alterada, o utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo;".

- - - Las letras b), c), d) y e), han pasado a ser letras c), d), e) y f), respectivamente, sin enmiendas.

N° 42

Artículo 196 B

- - - Pasó a ser N° 78, reemplazado por el siguiente:

"78) En el artículo 196 B, introdúcese las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyese la denominación del artículo 196 B por "Artículo 196 C".

b) Reemplázase en el inciso primero, la referencia a los números "11, 13 y 17" por "8, 10 y 14" y suprimase la mención al N° 3, del artículo 197.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 42 (artículo 196 B) que pasó a ser N° 78, como N°s 79 (artículo 196 D) y 79 bis (artículo 196 E), los siguientes nuevos:

"79) En el artículo 196 D, reemplázanse en el inciso segundo, las cifras "29.900 a \$ 119.500" por "5 a 10 unidades tributarias mensuales".

"79 bis) En el artículo 196 E, inciso cuarto, reemplázase la referencia al "artículo 196 B" por "artículo 196 C".

- - - - -

N° 43

De las infracciones o contravenciones

- - - Pasó a ser N° 80, sin enmiendas.

N° 44

Artículo 197

- - - Pasó a ser N° 81, sustituido por el siguiente:

"81) Reemplázase el artículo 197, por el siguiente:

"Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Eliminado;

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE";

3.- Derogado;

4.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D;

5.- Eliminado, y

6.- Eliminado."

N° 45

Artículo 198

- - - Pasó a ser N° 82, sustituido por el siguiente:

"82) Reemplázase el artículo 198, por el siguiente:

"Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

- 1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;
- 2.- Eliminado;
- 3.- Eliminado;
- 4.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;
- 5.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;
- 6.- Eliminado;
- 7.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero;
- 8.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;
- 9.- Eliminado;
- 10.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121;
- 11.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;
- 12.- Eliminado;
- 13.- Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;
- 14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;
- 15.- Eliminado;
- 16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;
- 17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;
- 18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;
- 19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;
- 20.- Eliminado;
- 21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;
- 22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;
- 23.- Eliminado;
- 24.- Eliminado;
- 25.- Eliminado;

26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;

27.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;

28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;

29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;

30.- Eliminado;

31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;

32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;

33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;

34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;

35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;

36.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de "manos libres", cuyas características serán determinadas por reglamento;

37.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;

38.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en el artículo 120 y 129;

39.- Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;

40.- Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;

41.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;

42.- Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento, y

43.- Detenerse tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados."

Nº 46

Artículo 199

- - - Pasó a ser Nº 83, reemplazado por el siguiente:

"83) Reemplázase el artículo 199, por el siguiente:

"Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 8, 33 y 43 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;

2.- Infringir las normas del artículo 119;

3.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 18 del artículo anterior;

4.- Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia;

5.- No hacer las señales debidas antes de virar;

6.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141;

7.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;

8.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79;

9.- Eliminado.

10.- Eliminado.

11.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;

12.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;

13.- Eliminado.

14.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A.

15.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;

16.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;

17.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;

18.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones;

19.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;

20.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;

21.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;

22.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122;

23.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;

24.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial;

25.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;

26.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159 o estacionar en un paso para peatones, y

27.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.”.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 46 (artículo 199), que pasó a ser N° 83, como N° 84 (artículo 200) y N° 85 (artículo 200 bis), los siguientes nuevos:

“84) En el artículo 200, reemplázase en el inciso segundo, la frase “no comprendidas en el número 19 del artículo anterior” por “no comprendidas en el artículo 201”.

85) En el artículo 200 bis, sustitúyese en los cuatro incisos, la referencia “del artículo 150” por “de los artículos 150 y 151”.

- - - - -

N° 47
Artículo 201

- - - Pasó a ser N° 86, sustituido por el siguiente:

“86).- Reemplázase el artículo 201, por el siguiente:

“Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

1.- Infracciones o contravenciones gravísimas; 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;

2.- Infracciones o contravenciones graves; 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;

3.- Infracciones o contravenciones menos graves; 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y

4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta. Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

El adquirente de un vehículo, que no cumpla con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad, se le aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales, respectivamente.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas.”.

N° 48
Artículo 205

- - - Pasó a ser N° 87, sustituido por el siguiente:

“87) Reemplázase el artículo 205, por el siguiente:

“Artículo 205.- Los distintivos y dispositivos que se utilicen en contravención a la ley o los reglamentos y los taxímetros que se usen adulterados, caerán en comiso y serán destruidos.”.

N° 49
Artículo 208

- - - Pasó a ser N° 88, sin enmiendas.

- - - - -

Consultar, a continuación del N° 49 (artículo 208), que ha pasado a ser N° 88, como N° 89 (artículo 209 bis), el siguiente, nuevo:

“89) En el artículo 209 bis:

a) Reemplázase, en el inciso primero, el monto de la multa expresado en pesos, por “15 unidades tributarias mensuales”.

b) Reemplázase, en el inciso segundo, el monto de la multa expresado en pesos, por “10 unidades tributarias mensuales”.

- - - - -

N° 50

- - - Pasó a ser N° 90, reemplazado por el siguiente:

“90) Intercálase, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, “De los vehículos considerados como antiguos o históricos”, conformado por los artículos 220, 221 y 222, nuevos:

“TÍTULO XIX
DE LOS VEHÍCULOS CONSIDERADOS COMO ANTIGUOS O HISTÓRICOS

Artículo 220.- Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de

antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga dentro de sus objetivos fomentar la conservación de vehículos antiguos o históricos, podrá ser designada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para, previa inspección, informar sobre la procedencia de otorgar el reconocimiento a que alude el artículo anterior.

Artículo 222.- Los vehículos motorizados antiguos o históricos deberán cumplir las normas especiales de emisión y estarán afectos a las restricciones de circulación que determine el reglamento. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgará un certificado de revisión técnica y un distintivo especial, sin los cuales no podrán transitar.".

- - - - -

Consultar a continuación del N° 50 (artículos 220 a 224), que ha pasado a ser N° 90, como N° 91 (artículos 10 y 11 transitorios, nuevos), el siguiente, nuevo:

"91) Agréganse los siguientes artículos 10 y 11 transitorios, nuevos:

"Artículo 10.- Las disposiciones contenidas en los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69,70,74,75,76, 77 y 84 de la ley N° 18.290 mantendrán su vigencia hasta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte los reglamentos respectivos.

Artículo 11.- La sustitución dispuesta respecto del inciso segundo del artículo 103 de esta ley, entrará en vigencia luego de un año de su publicación.".

- - - - -

Como consecuencia de las modificaciones propuestas, el texto del proyecto queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

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

1) En el artículo 2°:

a) Intercálanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

"Ciclovia o ciclopista: espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos;".

"Cruce de ferrocarriles: intersección de una calle o camino con una vía férrea por la cual existe tráfico regular de trenes;".

"Pista de uso exclusivo: espacio de la calzada debidamente señalizado, destinado únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;".

"Vía exclusiva: calzada debidamente señalizada, destinada únicamente al uso de ciertos vehículos, determinados por la autoridad correspondiente;".

b) Reemplázanse, respetando el orden alfabético, las siguientes definiciones:

"Esquina: el vértice del ángulo que forman las líneas de edificación o deslinde convergentes, según sea el caso;".

"Línea de detención de vehículos: la línea transversal a la calzada, demarcada o imaginaria, antes de una intersección o un paso para peatones, que no debe ser sobrepasada por los vehículos que deban detenerse. Si no estuviera demarcada, se entiende que está:

- en cruces regulados y pasos para peatones, a no menos de un metro antes de éstos, y

- en otros cruces, justo antes de la intersección;".

"Paso para peatones: la senda de seguridad en la calzada, señalizada conforme al reglamento. En cruces regulados no demarcados, corresponderá a la franja formada por la prolongación imaginaria de las aceras;".

"Señal de tránsito: los dispositivos, signos y demarcaciones oficiales, de mensaje permanente o variable, instalados por la autoridad con el objetivo de regular, advertir o encauzar el tránsito;".

c) Reemplázase en la definición de "Guarda-Cruzada", la frase "Funcionario a cargo" por "encargado".

2) En el artículo 4º, inciso primero, sustitúyese la frase final "al Juzgado del Trabajo correspondiente.", por "a la Inspección del Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.".

3) En el artículo 11, reemplázase la palabra "domicilio" por "residencia".

4) En el artículo 12, introdúcense las siguientes modificaciones en la Licencia No Profesional, Clase B:

a) Reemplázase la palabra "cuatro" que figura entre la conjunción "o" y la palabra "ruedas" por la palabra "más";

b) Intercálase entre la coma (,) que sigue a la palabra "asientos" y la conjunción "o", la frase "excluido el del conductor;", y

c) Sustitúyese la palabra "total", que figura entre las palabras "peso" y "no", por el vocablo "combinado".

5) En el artículo 13:

a) Reemplázanse, en el número 2, la coma (,) final y la conjunción "y" que la sigue, por punto y coma (;)

b) Reemplázase en el número 3, el punto final (.) por una coma (,) seguida de la conjunción "y".

c) Intercálase en la "LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE B", en el segundo párrafo del número 1, entre la palabra "persona" y la expresión "que sea poseedora" la oración "en condiciones de sustituirlo en la conducción de acuerdo a lo establecido en el artículo 115", y derógase su oración final.

6) En el artículo 14 bis, reemplázase el inciso quinto, por el siguiente:

"A los residentes en Chile que estén en posesión de licencias extranjeras, se les podrá otorgar la que soliciten, siempre que acrediten, en su caso, la antigüedad requerida en la Clase correspondiente y cumplan con los demás requisitos aplicables a la licencia de conducir de que se trate.".

7) En el artículo 15, intercálase, en el inciso primero, entre la palabra "sufrido" y la frase "por las siguientes causas", la frase "en los 5 años anteriores,".

8) Reemplázase el artículo 18, por el siguiente:

"Artículo 18.- La licencia de conductor será de duración indefinida y mantendrá su vigencia mientras su titular reúna los requisitos o exigencias que señale la ley.

El titular de una licencia no profesional Clase B o C o de una licencia especial, deberá acreditar cada 6 años que cumple con los requisitos de idoneidad moral, física y síquica, en la forma establecida en los artículos 14 y 21.

El titular de una licencia profesional deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1 y 4 del inciso primero del artículo 13.

El titular de una licencia Clase A-1 o A-2 obtenidas antes del 8 de marzo de 1997 deberá acreditar, cada 4 años, que cumple con los requisitos exigidos en los números 1, 2 y 4 del inciso primero del artículo 13, con excepción de los conocimientos prácticos."

9) En el artículo 19:

a) Derógase el inciso primero.

b) Elimínense, en el inciso segundo, la frase "En todo caso" y la coma (,) que le sigue, iniciándose el inciso con las palabras "El juez de policía..."; y reemplázase la palabra "inciso" por "artículo".

10) En el artículo 21, reemplázase en el inciso final la referencia "artículos 18 y 19" por "incisos segundo, tercero y cuarto del artículo 18".

11) En el artículo 26, sustitúyese la palabra "conducir" por "conductor".

12) En el inciso cuarto del artículo 34, intercálase, entre la palabra "parcial" y el punto (.) que le sigue, la siguiente frase: "o la cancelación de la inscripción a solicitud del propietario".

13) En el artículo 35, reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"Podrá requerirse también que en dicho Registro se anoten los gravámenes, prohibiciones, embargos, medidas precautorias, arrendamientos con opción de compra y cualquier otro título que otorgue la tenencia material del vehículo, inscripción que no es requisito para la validez del acto. En tanto no se efectúe esta anotación, dichos actos no serán oponibles frente a terceros."

14) En el artículo 36, agrégase el siguiente inciso final:

"Para efectos de lo establecido en este artículo, las sociedades y demás personas jurídicas, deberán individualizar en la inscripción a su representante, el que se entenderá válidamente habilitado para ser notificado en su nombre, quien mantendrá tal calidad para todos los efectos legales, mientras la inscripción no sea modificada."

15) En el artículo 55, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"El remolque de vehículos motorizados deberá efectuarse en las condiciones que determine el reglamento."

16) En el artículo 58, agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Todo vehículo que transporte carga de terceros debe justificarla con la carta de porte a que se refiere el artículo 174° del Código de Comercio. La infracción a lo dispuesto en este inciso, será sancionada con multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales, quedando obligados solidariamente a su pago el conductor infractor, el porteador y el cargador."

17) En el artículo 62, incorpórase el siguiente inciso segundo, nuevo:

"A estos vehículos les serán aplicables las normas referentes a revisión técnica y a seguridad, en lo que fueran pertinentes, según su capacidad de carga y especialidad."

18) Reemplázase el artículo 64, por el siguiente:

"Artículo 64.- Los vehículos deberán contar con el o los sistemas de freno, luces y elementos retroreflectantes que determine el reglamento."

19) Deróganse los artículos 65, 66, 67, 68, 69, 70, 74, 75, 76 y 77.

20) Reemplázase el inciso segundo del artículo 71, por el siguiente:

"Sólo los vehículos de emergencia y los demás que determine el reglamento que se dicte podrán o deberán estar provistos de dispositivos luminosos, fijos o giratorios, y su uso se sujetará a lo que el reglamento respectivo determine."

21) Reemplázase el artículo 72, por el siguiente:

"Artículo 72.- Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca.

Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas."

22) En el artículo 78, elimínanse, en el inciso tercero, la frase "indicados en el artículo anterior" y la coma (,) que le sigue.

23) Modifícase el artículo 79, en la forma siguiente:

a) Reemplázase el número 7, por el siguiente:

"7.- Dispositivos para casos de emergencia que cumplan con los requisitos que el reglamento determine;"

b) En el número 10, elimínase la oración "Su uso es obligatorio para los ocupantes de ellos.", y

c) Agréganse, a continuación del número 10, los siguientes incisos:

"El uso de cinturón de seguridad será obligatorio para los ocupantes de los asientos delanteros. Igual obligación regirá para los ocupantes de asientos traseros de vehículos livianos, definidos por el decreto supremo N° 211, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1991, cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior.

Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.

Se prohíbe el traslado de menores de ocho años en los asientos delanteros en automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple.

Los conductores serán responsables del uso obligatorio de sillas para niños, arneses o cojines adaptadores para los menores de ocho años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, de acuerdo con las exigencias y el calendario que fijará el reglamento.”.

24) Reemplázase el artículo 80, por el siguiente:

“Artículo 80.- Se prohíbe el transporte de animales domésticos en los asientos delanteros de los vehículos. Cuando éstos sean transportados en la parte trasera de camionetas u otros vehículos abiertos, deberán ir suficientemente asegurados con arneses especiales.”.

25) Elimínase, en el inciso primero del artículo 81, la siguiente frase final: “El tubo de escape no deberá sobresalir de la parte trasera de la estructura del vehículo y permitirá el escape del gas sólo en forma paralela a la calzada.”.

26) Reemplázase el artículo 84, por el siguiente:

“Artículo 84.- Todo conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar un casco protector y utilizar la vestimenta, implementos e indumentaria en la forma y bajo las condiciones y requisitos que se determinen en los reglamentos emanados del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.”.

27) En el artículo 85, reemplázase la frase “de seguridad.” por la oración “que permitan mantener el control del vehículo y proporcionen seguridad a los ocupantes”.

28) En el artículo 91, reemplázase el número 4, por el siguiente:

“4.- Admitir animales, canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo;

Exceptúanse de esta prohibición, los perros de asistencia que acompañen a pasajeros con discapacidad.”.

29) Reemplázase el artículo 92, por el siguiente:

“Artículo 92.- Los pasajeros tienen la obligación de pagar la tarifa, respetar las normas de comportamiento que determinan la ley, la moral y las buenas costumbres y abstenerse de ejecutar cualquier acto que impida el normal desempeño del conductor.

Asimismo, les estará estrictamente prohibido fumar.”.

30) Derógase el artículo 93.

31) En el artículo 94, reemplázase su inciso tercero, por el siguiente:

"Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes."

32) Reemplázase el artículo 100, por el siguiente:

"Artículo 100.- La instalación y mantención de la señalización del tránsito deberán efectuarse de acuerdo a las normas técnicas establecidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dicha obligación corresponderá a las Municipalidades, salvo respecto de las vías sujetas al cuidado del Ministerio de Obras Públicas."

33) Agrégase, al artículo 101, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"La instalación de la señalización o barreras sin tener autoridad otorgada por esta ley, o sin permiso municipal o del Ministerio de Obras Públicas, en su caso, salvo en sitio de siniestro o accidente, estará penada con multa de ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales y el comiso de las especies. Se presumirá como autor de esta infracción a la persona natural o jurídica que aparezca como beneficiada."

34) En el artículo 102:

a) Reemplázase en el inciso primero, la frase "de peligro" por la palabra "correspondiente" y agrégase, a continuación de las palabras "los trabajos", la oración "todo conforme al Manual de Señalización de Tránsito.", sustituyéndose el punto (.) por una coma (,).

b) Reemplázase en el inciso cuarto, la expresión "\$252.500 a \$505.100" por "ocho a dieciséis unidades tributarias mensuales".

35) En el artículo 103:

a) Sustitúyese su inciso segundo, por el siguiente:

"Asimismo, no podrán instalarse ni mantenerse, en las aceras, bermas, bandejes o plazas, a menos de veinte metros del punto determinado por la intersección de las prolongaciones imaginarias de las líneas de soleras o cunetas que convergen, quioscos, casetas, propaganda ni otro elemento similar, ni vegetación que impida al conductor que se aproxima a un cruce la plena visual sobre vehículos y peatones."

b) Suprímese, en el inciso tercero, la palabra "comercial".

36) En el artículo 104, sustitúyese el nombre "La Dirección de Vialidad" por "El Ministerio de Obras Públicas".

37) Sustitúyese el artículo 105, por el siguiente:

"Artículo 105.- La autoridad competente, o el tribunal, de oficio o a petición de parte, deberá retirar o hacer retirar las señales no oficiales, las barreras o cualquier otro letrero, objeto publicitario, signo, demarcación o elemento que altere la señalización oficial, dificulte su percepción, reduzca la visibilidad para conductores o peatones, o que no cumpla con lo dispuesto en el artículo precedente."

38) En el artículo 108, intercálase entre las palabras "Los conductores" y el verbo "deberán", entre comas (,) la frase ", salvo señalización en contrario,".

39) Sustitúyese el artículo 109, por el siguiente:

"Artículo 109.- En los caminos y calles que crucen a nivel una vía férrea, las empresas de ferrocarriles y el Ministerio de Obras Públicas o la Municipalidad respectiva, en su caso, deberán colocar y mantener la señalización que determine el reglamento."

40) Reemplázase el artículo 110, por el siguiente:

"Artículo 110.- Las indicaciones de los semáforos serán:

1.- Luces no intermitentes:

a) Luz verde: indica paso. Los vehículos que enfrenten el semáforo pueden continuar o virar a la derecha o a la izquierda, salvo que se prohíba la maniobra mediante una señal.

Los peatones que enfrenten la luz verde, pueden cruzar la calzada por el paso correspondiente.

Al encenderse la luz verde, los vehículos deberán ceder el paso a los que se encuentren atravesando el cruce y a los peatones que estén cruzando.

El conductor que enfrente la luz verde, sólo avanzará si el vehículo tiene espacio suficiente para no bloquear el cruce.

b) Luz amarilla: indica prevención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de entrar al cruce, pues les advierte que el color rojo aparecerá a continuación. Si la luz amarilla los sorprende tan próximos al cruce que ya no puedan detenerse con suficiente seguridad, deberán continuar con precaución.

Los peatones que enfrenten esta señal, deberán abstenerse de descender a la calzada y los que se encuentren en el paso para peatones tienen derecho a terminar el cruce.

c) Luz roja: indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deberán detenerse antes de la línea de detención y no deberán avanzar hasta que se encienda la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal no deberán bajar a la calzada ni cruzarla.

2.- Luces intermitentes:

a) Una luz roja intermitente indica "CEDA EL PASO".

b) Dos luces rojas intermitentes en forma alternada, significan que los vehículos que las enfrenten no deben sobrepasar la línea de detención o, si no la hubiera, la vertical de la señal. Estas luces sólo podrán instalarse en cruces ferroviarios a nivel y para dar preferencia de paso a vehículos de bomberos o ambulancias que se incorporan a la vía.

c) Luz amarilla intermitente, advierte peligro.

3.- Indicaciones de flecha verde:

La luz verde de un semáforo que contenga una flecha iluminada, significa que los vehículos sólo pueden tomar la dirección indicada por ésta.

Las flechas que signifiquen autorización para seguir en línea recta tendrán la punta dirigida hacia arriba.

La señal del semáforo que comprenda una o varias luces verdes suplementarias que contengan una o varias flechas, el hecho de iluminarse ésta o éstas significa, cualesquiera que sean las otras indicaciones que presente el semáforo, autorización para que los vehículos prosigan su marcha en él o los sentidos indicados por la o las flechas.

La indicación de flecha verde intermitente tendrá el mismo significado que la luz amarilla, descrita en la letra b) del punto 1.

4.- Indicaciones para vehículos de transporte público:

Tratándose de pistas segregadas destinadas exclusiva y permanentemente a la circulación de vehículos que prestan servicio de transporte público de pasajeros, los semáforos podrán ser diferentes y en ellos se podrá reemplazar el color verde por el blanco.

5.- Los semáforos destinados exclusivamente a los peatones o a los ciclistas se distinguirán por tener dibujado sobre la lente la figura de un peatón o de una bicicleta, según corresponda. Los colores tendrán el siguiente significado:

a) La luz verde indica que los peatones o los ciclistas pueden cruzar la calzada o intersección, según sea el caso, por el paso correspondiente, esté o no esté demarcado.

b) La luz roja indica que los peatones no pueden ingresar a la calzada ni cruzarla o que los ciclistas deben detenerse antes de la línea de detención.

c) La luz verde intermitente significa que el período durante el cual los peatones o los ciclistas pueden atravesar la calzada está por concluir y se va a encender la luz roja, por lo que deben abstenerse de iniciar el cruce y, a su vez, permite a los que ya estén cruzando la calzada terminar de atravesarla."

41) Reemplázase el artículo 111, por el siguiente:

"Artículo 111.- Las luces rojas o verdes instaladas sobre el centro de una o más pistas de circulación, indicarán prohibición de hacer uso de la pista sobre la cual aquéllas se encuentren, o, autorización para usarlas, respectivamente."

42) Reemplázase el artículo 112, por el siguiente:

"Artículo 112.- Las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas, según corresponda, serán responsables del buen funcionamiento de las señales luminosas."

43) En el artículo 114, agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Se prohíbe llevar abiertas las puertas del vehículo, abrirlas antes de su completa detención o abrirlas, mantenerlas abiertas o descender del mismo sin haberse cerciorado previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro para otros usuarios."

44) Derógase el artículo 116.

45) En el artículo 120:

a) Intercálase en su N° 1, entre la palabra "adelante" y la preposición "a", las palabras "o sobrepase".

b) Sustitúyase, en su N° 2, el punto y coma final (;) por ", y".

c) Elimínase su N° 3.

d) Su N° 4, pasó a ser N° 3.

46) En el artículo 123, reemplázanse las palabras "demarcada o imaginaria" por "demarcado o imaginario".

47) Reemplázase el artículo 124, por el siguiente:

"Artículo 124.- El conductor de un vehículo que adelante o sobrepase a otro, deberá hacerlo por la izquierda y a una distancia que garantice seguridad y no volverá a tomar la pista de la derecha hasta que tenga distancia suficiente y segura, delante del vehículo que acaba de adelantar o sobrepasar.

El conductor del vehículo que es adelantado o sobrepasado deberá ceder el paso en favor del que lo adelante o sobrepase y no deberá aumentar la velocidad hasta que éste complete la maniobra."

48) Reemplázase el artículo 127, por el siguiente:

"Artículo 127.- Ningún vehículo podrá adelantar o sobrepasar a otro en un paso de peatones ni en un cruce, salvo que éstos se encuentren regulados."

49) Reemplázase el artículo 133, por el siguiente:

"Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas."

50) En el inciso primero del artículo 138, reemplázase la frase "cruces o pasos reglamentarios" por la palabra "pasos".

51) En el número 3, del artículo 139, intercálase, antes de la coma (,) que precede a la conjunción "y", la frase "e ingresar a la pista más próxima a su viraje".

52) Agrégase, al artículo 142, el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Con todo, tratándose de bicimotos, triciclos, bicicletas y similares, la señalización de maniobra de viraje a la derecha podrá ser advertida con el brazo de ese lado extendido horizontalmente."

53) Agrégase, al artículo 144, el siguiente inciso tercero, nuevo:

"El conductor que se aproxime a un vehículo de transporte escolar detenido con su dispositivo de luz intermitente, en los lugares habilitados para ello, deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución."

54) Derógase el artículo 149.

55) En el artículo 151, introdúcense las siguientes modificaciones:

a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "velocidades" y "máximas" la expresión "mínimas o", y

b) Agrégase, el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En Zona de Escuela, en horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de treinta kilómetros por hora."

56) En el artículo 152, introdúcense las siguientes modificaciones:

- a) Sustitúyense, en el inciso segundo, la conjunción "y" que figura entre la palabra "Vialidad" y el artículo "las", por la conjunción "o", y
- b) Suprímese, en este mismo inciso, la frase "de oficio o a petición de Carabineros de Chile,".

57) Agrégase en el artículo 157, el siguiente inciso segundo, nuevo:

"Se prohíbe al conductor abrir las puertas del vehículo antes de su completa detención, mantenerlas abiertas y descender o permitir el descenso, sin asegurarse previamente de que ello no implica entorpecimiento o peligro."

58) Derógase el artículo 158.

59) En el artículo 160:

- a) Sustitúyese su número 8, por el siguiente:

"8.- A menos de 15 metros de la puerta principal de entrada a recintos militares, policiales o de Gendarmería de Chile. Esta prohibición se indicará, a requerimiento de la respectiva institución u organismo, mediante señales oficiales, y no se aplicará a los vehículos de propiedad de las respectivas instituciones, ni a los vehículos que éstas autoricen al efecto."

- b) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las distancias establecidas en este artículo se entienden medidas por el costado de la acera correspondiente."

60) En el artículo 161, intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "Inspectores" y "Municipales", la expresión "Fiscales o".

61) En el artículo 162, introdúcense, las siguientes enmiendas:

- a) Intercálase, en el inciso primero, entre las palabras "estacionamiento" y "durante", la frase "o luces de emergencia", y
- b) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"Los conductores de vehículos estacionados accidentalmente por averías, desperfectos mecánicos u otras causas similares, deberán advertir el hecho mediante los dispositivos para casos de emergencia que determine el reglamento."

62) En el artículo 164, introdúcense, las siguientes enmiendas:

- a) Elimínase, en el inciso primero, la frase "y previo informe de Carabineros".
- b) Agrégase, en el inciso primero, a continuación del punto final, la siguiente oración: "En vías de red vial básica, la autorización se regirá por el reglamento que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones."

63) En el artículo 167:

- a) Agrégase al N° 3, a continuación del punto y coma (;) que pasa a ser coma (,), la siguiente oración: "ni saltar vallas peatonales ni pasar entre o sobre rejas u otros dispositivos existentes entre calzadas con tránsito opuesto;"

b) Reemplázase el N° 4, por el siguiente:

"4.- Cruzar las calzadas por los pasos para peatones o por los pasos a desnivel. Si éstos no existieran en la cercanía, cuando no se aproximen vehículos y puedan cruzar con seguridad;"

c) Derógase el N° 5.

d) Intercálase, en el último párrafo del número 7, entre la frase "En todo caso," y la palabra "tendrán", la frase "en los pasos para peatones".

e) Sustitúyese el número 9, por el siguiente:

"9.- No podrán subir o bajar de los vehículos en movimiento;"

64) En el artículo 169, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

"En el caso de las actividades que se desarrollen en las vías de la red vial básica, la autorización deberá concederse por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y en el caso de aquellas que se efectúen en caminos públicos, por el Ministerio de Obras Públicas."

65) En el artículo 172:

a) Sustitúyese, en el número 7, la frase "los artículos" por "el artículo" y elimínase la referencia "y 149".

b) Derógase el número 18.

66) Agrégase en el artículo 173, el siguiente inciso cuarto, nuevo:

"El conductor que incurra en alguna de las conductas descritas en este artículo, será sancionado además, con multa de 5 a 10 unidades tributarias mensuales y con la suspensión de su licencia hasta por un año."

67) En el artículo 174:

a) Reemplázase el inciso segundo, por el siguiente:

"El conductor, el propietario del vehículo y el tenedor del mismo a cualquier título, a menos que estos últimos acrediten que el vehículo fue usado contra su voluntad, son solidariamente responsables de los daños o perjuicios que se ocasionen con su uso, sin perjuicio de la responsabilidad de terceros de conformidad a la legislación vigente."

b) Agrégase el siguiente inciso final:

"La responsabilidad civil del propietario del vehículo será de cargo del arrendatario del mismo cuando el contrato de arrendamiento sea con opción de compra e irrevocable y cuya inscripción en el Registro de Vehículos Motorizados haya sido solicitada con anterioridad al accidente. En todo caso, el afectado podrá ejercer sus derechos sobre el vehículo arrendado."

68) Reemplázase el artículo 178, por el siguiente:

"Artículo 178.- Toda modificación que se hiciera al sentido del tránsito de las vías públicas, deberá darse a conocer por la Municipalidad correspondiente por medio de avisos, que se difundirán por tres días, a lo menos, en el diario, periódico, radios u otros medios de comunicación social, de mayor circulación o sintonía en la comuna o comunas que correspondan. La modificación sólo entrará a regir una vez efectuada la difusión indicada e instaladas las señalizaciones oficiales."

69) Intercálase, en el inciso primero del artículo 179, entre las palabras "retirados por" y el artículo "los", las palabras "orden de".

70) En el artículo 180, reemplázase en el inciso primero la palabra "Carabineros" por la frase "por orden de Carabineros, a costa de su dueño,".

71) En el artículo 181:

a) Reemplázanse, en el inciso tercero, las palabras "peatón o pasajero" por "peatón, pasajero o ciclista".

b) Derógase el inciso cuarto.

72) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, al artículo 183:

"El incumplimiento de lo dispuesto en este artículo podrá ser sancionado con la cancelación de la licencia de conducir y con la pena de presidio menor en sus grados medio a máximo, salvo que las lesiones producidas tengan el carácter de leves, en cuyo caso se aplicará la sanción del inciso final del artículo 173."

73) En el artículo 186, agrégase el siguiente inciso tercero, nuevo:

"Las constancias relativas a accidentes de tránsito serán siempre públicas. Las denuncias e informes técnicos serán públicos en el Tribunal."

74) Reemplázase, en el inciso segundo del artículo 187, la primera oración que dice: "El dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara a un vehículo motorizado que muestre la evidencia de haber sufrido un accidente, deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento.", por la siguiente: "Igual obligación recaerá en el dueño, representante legal o encargado de un garaje o taller de reparaciones de automóviles al que se llevara un vehículo motorizado que haya participado en un accidente, quien deberá dar cuenta a la unidad o destacamento de Carabineros más próximo, dentro de las veinticuatro horas de haber recibido el vehículo, en los formularios y con las indicaciones que señale el reglamento."

75) En el artículo 189, reemplázanse en el inciso segundo, las palabras "Comisaría o Retén respectivo" por "Unidad Policial respectiva".

76) "En el artículo 191, intercálase, entre la conjunción "o" y la palabra "concurrirá", la oración "en su cédula de identidad. En su defecto,".

77) Introdúcense las siguientes modificaciones en el artículo 196 A bis:

a) Reemplázase su denominación por "Artículo 196 B".

b) Reemplázase la letra e), por la siguiente:

"e) Conduzca un vehículo con placa patente intencionalmente ocultada o alterada, o utilice, a sabiendas, una placa patente falsa o que corresponda a otro vehículo;".

c) Reemplázase, al final de la letra f), la coma (,) y la conjunción "y" por un punto y coma (;).

d) Reemplázase el punto final (.) de la letra g) por una coma (,) seguida de la conjunción "y".

e) Agrégase la siguiente letra h), nueva:

"h) Falsifique o adultere un certificado de revisión técnica o de emisión de gases, permiso de circulación o certificado de seguro obligatorio, así como el que utilice a sabiendas tales certificados o documentos y el que, sin tener título para ello, detente formularios para extenderlos."

f) Incorpórase el siguiente inciso final, nuevo:

"Las penas señaladas en este artículo se aplicarán también al responsable de la circulación de un vehículo con permiso de circulación, certificado de seguro automotor o certificado de revisión técnica falsos, adulterados u obtenidos en contravención de esta ley o utilizando una placa patente falsa, adulterada o que correspondiera a otro vehículo."

78) En el artículo 196 B, introdúcese las siguientes modificaciones:

a) Sustitúyese la denominación del artículo 196 B por "Artículo 196 C".

b) Reemplázase en el inciso primero, la referencia a los números "11, 13 y 17" por "8, 10 y 14" y suprimase la mención al N° 3 del artículo 197.

79) En el artículo 196 D, reemplázanse en el inciso segundo, las cifras "29.900 a \$ 119.500" por "5 a 10 unidades tributarias mensuales".

"79 bis) En el artículo 196 E, inciso cuarto, reemplázase la referencia al "artículo 196 B" por "artículo 196 C".

80) Reemplázase el epígrafe "De las infracciones gravísimas, graves, menos graves y leves y su penalidad", que precede al artículo 197, por el siguiente: "De las infracciones o contravenciones".

81) Reemplázase el artículo 197, por el siguiente:

"Artículo 197.- Son infracciones o contravenciones gravísimas, las siguientes:

1.- Eliminado;

2.- No detenerse ante la luz roja de las señales luminosas del tránsito, o ante la señal "PARE";

3.- Derogado;

4.- Conducir sin haber obtenido licencia de conductor, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 196 D;

5.- Eliminado, y

6.- Eliminado."

82) Reemplázase el artículo 198, por el siguiente:

"Artículo 198.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes:

1.- Conducir un vehículo en condiciones físicas o psíquicas deficientes;

2.- Eliminado;

- 3.- Eliminado;
- 4.- Sobrepasar o adelantar en la situación prevista en los números 1 y 2 del artículo 126, en un paso para peatones o en un cruce no regulado, o sobrepasar por la berma;
- 5.- Entregar el dueño o su tenedor un vehículo para que lo conduzca persona que no cumpla con los requisitos para conducir;
- 6.- Eliminado;
- 7.- Desobedecer las señales u órdenes de tránsito de un Carabinero;
- 8.- No respetar los signos y demás señales que rigen el tránsito público, que no sean las indicadas en el número 2 del artículo anterior;
- 9.- Eliminado;
- 10.- No cumplir con lo dispuesto en el artículo 135 ó en el artículo 121;
- 11.- Conducir un vehículo contra el sentido del tránsito;
- 12.- Eliminado;
- 13.- Conducir por la izquierda del eje de la calzada en una vía que tenga tránsito en ambos sentidos, ocupando el todo o parte del ancho de dicha calzada, salvo la excepción del artículo 126;
- 14.- No respetar el derecho preferente de paso de un peatón o de otro conductor;
- 15.- Eliminado;
- 16.- Infringir las normas sobre virajes contempladas en los artículos 138 y 139;
- 17.- Conducir un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes;
- 18.- Conducir un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige esta ley o sus reglamentos;
- 19.- Conducir un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado;
- 20.- Eliminado;
- 21.- No bajar la luz en carretera al enfrentar o acercarse por detrás a otro vehículo;
- 22.- Conducir un vehículo sin revisión técnica de reglamento, de homologación o de emisión de contaminantes vigentes o infringiendo las normas en materia de emisiones;
- 23.- Eliminado;
- 24.- Eliminado;
- 25.- Eliminado;
- 26.- Conducir un taxi sin taxímetro debiendo llevarlo, tener éste sin el sello de la autoridad o acondicionado de modo que no marque la tarifa reglamentaria;
- 27.- Proveer de combustible a los vehículos de locomoción colectiva con pasajeros en su interior;

28.- Conducir un vehículo sin tacógrafo u otro dispositivo que registre en el tiempo la velocidad y distancia recorrida, o con éste en mal estado o en condiciones deficientes, cuando su uso sea obligatorio;

29.- Conducir un vehículo sin permiso de circulación o sin certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados, vigentes;

30.- Eliminado;

31.- Conducir un vehículo con infracción de lo señalado en los artículos 56 ó 59;

32.- Usar indebidamente estacionamientos exclusivos para personas con discapacidad;

33.- Detener o estacionar un vehículo en doble fila, respecto a otro vehículo detenido o estacionado junto a la cuneta;

34.- Cruzar una vía férrea en lugar no autorizado;

35.- Conducir un vehículo infringiendo lo dispuesto en el número 10 del artículo 79;

36.- Conducir haciendo uso de un teléfono celular u otro aparato de telecomunicaciones, salvo que tal uso se efectúe por medio de un sistema de "manos libres", cuyas características serán determinadas por reglamento;

37.- Mantener abiertas las puertas de un vehículo de locomoción colectiva mientras se encuentra en movimiento; llevar pasajeros en las pisaderas o no detenerse junto a la acera al tomar o dejar pasajeros;

38.- Circular por la mitad izquierda de la calzada, salvo en las excepciones mencionadas en el artículo 120 y 129;

39.- Transitar en un área urbana con restricciones por razones de contaminación ambiental, sin estar autorizado;

40.- Usar cualquier tipo de elemento destinado a evadir la fiscalización;

41.- Arrojar desde un vehículo cigarrillos u otros elementos encendidos que puedan provocar un siniestro o un accidente;

42.- Usar los particulares, de dispositivos especiales propios de vehículos de emergencia, salvo los autorizados por el reglamento, y

43.- Detenerse tratándose de medios de locomoción pública, en la intersección de calles, a dejar o tomar pasajeros en segunda fila o en paraderos no autorizados."

83) Reemplázase el artículo 199, por el siguiente:

"Artículo 199.- Son infracciones o contravenciones menos graves, las siguientes:

1.- Estacionar o detener un vehículo en lugares prohibidos sin perjuicio de lo establecido en los números 8, 33 y 43 del artículo anterior, o estacionar en un espacio destinado a vehículos para personas con discapacidad, sin derecho a ello;

2.- Infringir las normas del artículo 119;

3.- Conducir un vehículo usando indebidamente las luces, sin perjuicio de lo establecido en el número 18 del artículo anterior;

4.- Infringir, los conductores, las disposiciones del artículo 146 ó 147 sobre vehículos de emergencia;

- 5.- No hacer las señales debidas antes de virar;
- 6.- No respetar las prohibiciones establecidas en el artículo 141;
- 7.- Conducir un vehículo sin silenciador o con éste o el tubo de escape en malas condiciones, o con el tubo de salida antirreglamentario;
- 8.- No llevar los elementos señalados en los números 1, 2 y 3 del artículo 79;
- 9.- Eliminado.
- 10.- Eliminado.
- 11.- Infringir las normas sobre transporte de pasajeros en los vehículos de carga;
- 12.- Negarse los conductores de vehículos de locomoción colectiva a transportar escolares;
- 13.- Eliminado.
- 14.- Infringir la prohibición de consumo de bebidas alcohólicas establecida en el inciso primero del artículo 115 A.
- 15.- Conducir bicicletas, motocicletas o vehículos similares, contraviniendo la norma sobre uso obligatorio de casco protector y demás elementos de seguridad;
- 16.- No cumplir las obligaciones que impone el artículo 183;
- 17.- Deteriorar o alterar cualquier señal de tránsito;
- 18.- Transitar un peatón por la calzada, por su derecha en los caminos o cruzar cualquier vía o calle fuera del paso para peatones;
- 19.- Infringir las normas sobre transporte terrestre dictadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones;
- 20.- No cumplir el titular de una licencia de conductor con las obligaciones establecidas en los artículos 18 y 23, o no dar cumplimiento a las demás obligaciones que se le hayan impuesto en la licencia para conducir;
- 21.- Arrojar desde un vehículo desperdicios, residuos, objetos o sustancias;
- 22.- Infringir lo dispuesto en el artículo 122;
- 23.- Conducir un vehículo de alquiler o de transporte colectivo de personas con materias peligrosas;
- 24.- Infringir la obligación del propietario de dar cuenta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados de todas las alteraciones en los vehículos que los hagan cambiar su naturaleza, sus características esenciales, o que los identifiquen, como asimismo su abandono, destrucción o desarmadura total o parcial;
- 25.- No conducir dentro de la pista de circulación demarcada o cambiar sorpresivamente de pista obstruyendo la circulación de otros vehículos;
- 26.- Detener o estacionar un vehículo en contravención a lo establecido en los números 6 y 7 del artículo 159 o estacionar en un paso para peatones, y
- 27.- Conducir un vehículo en alguna de las circunstancias a que se refiere el número 11 del artículo 172.”.

84) En el artículo 200, reemplázase en el inciso segundo, la oración "no comprendidas en el número 19 del artículo anterior" por "no comprendidas en el artículo 201".

85) En el artículo 200 bis, sustitúyese en los cuatro incisos, la referencia "del artículo 150" por "de los artículos 150 y 151".

86).- Reemplázase el artículo 201, por el siguiente:

"Artículo 201.- La pena de multa se aplicará a los infractores de los preceptos de esta ley, de acuerdo con la escala siguiente:

1.- Infracciones o contravenciones gravísimas; 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales;

2.- Infracciones o contravenciones graves; 1 a 1,5 unidades tributarias mensuales;

3.- Infracciones o contravenciones menos graves; 0,5 a 1 unidad tributaria mensual, y

4.- Infracciones o contravenciones leves, 0,2 a 0,5 unidad tributaria mensual.

A los reincidentes de infracciones gravísimas o graves, cometidas en los últimos tres y dos años, respectivamente, se les impondrá el doble de la multa establecida para cada infracción, la que se elevará al triple en caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta. Lo anterior, sin perjuicio de las suspensiones o cancelaciones de licencias de conductor que corresponda.

El adquirente de un vehículo, que no cumpliera con la obligación establecida en el inciso cuarto del artículo 36, o que indique domicilio falso o inexistente, será sancionado con multa de 3 a 50 unidades tributarias mensuales. Asimismo, si no diera cumplimiento a la obligación establecida en el inciso final del mismo artículo, será sancionado con multa de 3 a 5 unidades tributarias mensuales.

Al que transporte cargas peligrosas sin ajustarse a las normas reglamentarias que rigen la actividad, se le aplicará una multa de 5 a 20 unidades tributarias mensuales, respectivamente.

En casos calificados, por resolución fundada, el Juez podrá imponer una multa de monto inferior a las señaladas, atendidas las condiciones en que se cometió el hecho denunciado o la capacidad económica del infractor.

Si una persona, en un mismo hecho, fuera responsable de dos o más infracciones, se aplicará la multa que corresponda a la infracción de mayor grado, cualquiera que sea el número de ellas, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior.

Para la definición de las infracciones y establecimiento de penalidades sobre peso máximo de vehículos, regirán las disposiciones del Ministerio de Obras Públicas."

87) Reemplázase el artículo 205, por el siguiente:

"Artículo 205.- Los distintivos y dispositivos que se utilicen en contravención a la ley o los reglamentos y los taxímetros que se usen adulterados, caerán en comiso y serán destruidos."

88) Elimínase el inciso final del artículo 208.

89) En el artículo 209 bis:

a) Reemplázase, en el inciso primero, el monto de la multa expresado en pesos, por "15 unidades tributarias mensuales".

b) Reemplázase, en el inciso segundo, el monto de la multa expresado en pesos, por "10 unidades tributarias mensuales".

90) Intercálase, a continuación del artículo 219, el siguiente Título XIX, nuevo, "De los vehículos considerados como antiguos o históricos", conformado por los artículos 220, 221 y 222, nuevos:

"TÍTULO XIX
DE LOS VEHÍCULOS CONSIDERADOS COMO ANTIGUOS O HISTÓRICOS

Artículo 220.- Se considerarán como vehículos motorizados antiguos o históricos todos aquellos que sean reconocidos como tales por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de encontrarse debidamente conservados o restaurados a su condición original y tener cuarenta o más años de antigüedad. Con todo, podrán obtener dicha declaración los vehículos que, no obstante ser de construcción posterior, revistan un singular interés técnico o histórico.

Artículo 221.- Una institución privada y sin fines de lucro, que tenga dentro de sus objetivos fomentar la conservación de vehículos antiguos o históricos, podrá ser designada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para, previa inspección, informar sobre la procedencia de otorgar el reconocimiento a que alude el artículo anterior.

Artículo 222.- Los vehículos motorizados antiguos o históricos deberán cumplir las normas especiales de emisión y estarán afectos a las restricciones de circulación que determine el reglamento. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les otorgará un certificado de revisión técnica y un distintivo especial, sin los cuales no podrán transitar."

91) Agréganse los siguientes artículos 10 y 11 transitorios, nuevos:

"Artículo 10.- Las disposiciones contenidas en los artículos 64, 65, 66, 67, 68, 69,70,74,75,76, 77 y 84 de la ley N° 18.290 mantendrán su vigencia hasta que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dicte los reglamentos respectivos.

Artículo 11.- La sustitución dispuesta respecto del inciso segundo del artículo 103 de esta ley, entrará en vigencia luego de un año de su publicación."

Artículo 2°.- Derógase el artículo 1° de la ley N° 13.937.

Artículo 3°.- Sustitúyese el artículo 492 del Código Penal, por el siguiente:

"Artículo 492.- Las penas del artículo 490 se impondrán también respectivamente al que, con infracción de los reglamentos y por mera imprudencia o negligencia, ejecutara un hecho o incurriera en una omisión que, a mediar malicia, constituiría un crimen o un simple delito contra las personas.

A los responsables de cuasidelito de homicidio o lesiones, ejecutados por medio de vehículos a tracción mecánica o animal, se los sancionará, además de las penas indicadas en el artículo 490, con la suspensión del carné, permiso o autorización que los habilite para conducir vehículos, por un período de uno a dos años, si el hecho de mediar malicia constituyera un crimen, y de seis meses a un año, si constituyera simple delito. En caso de reincidencia, podrá condenarse al conductor a inhabilidad perpetua para conducir vehículos a tracción mecánica o animal, cancelándose el carné, permiso o autorización."."

- - - - -

Acordado en sesiones celebradas los días 28 de noviembre y 19 de diciembre de 2000; 11 de diciembre de 2002; 30 de julio, 6 y 27 de agosto; 3 de septiembre; 8 y 22 de octubre; 12 y 19 de noviembre; 3, 10 y 17 de diciembre de 2003; 14 de enero; 10 de marzo; 7 y 14 abril; 5, 12 y 19 de mayo de 2004, con la asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Pizarro y Novoa y ex Senador señor Lagos (Presidentes), Cordero (Vega) Muñoz Barra, Fernández (Orpis), Prokuriça (Ríos y Romero) Sabag (Foxley, Lavandero y Páez).

Sala de la Comisión, a 19 de mayo de 2004.

(FDO.): ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

3

INFORME DE LA COMISIÓN ESPECIAL PARA LA SOCIEDAD DE LA INFORMACIÓN Y EL
CONOCIMIENTO SOBRE LA LABOR EFECTUADA Y LA CONCLUSIONES ALCANZADAS POR LA
COMISIÓN
(S 742-12)

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el
Conocimiento tiene a honra daros cuenta del trabajo realizado durante el año
pasado.

- - - - -

ANTECEDENTES

La Comisión se formó por acuerdo de los Comités del Senado, de fecha 14 de enero de 2003 y se constituyó el día 22 de enero de dicho año, con asistencia de todos sus miembros, Honorables Senadores señores Arancibia, Cantero, Flores, Foxley y Viera-Gallo.

Enseguida, eligió por unanimidad como Presidente, al Honorable Senador señor Flores.

El referido acuerdo de Comités se originó en un proyecto presentado por el Honorable Senador señor Cantero, con la finalidad de crear esta Comisión y reemplazar la existente sobre Reforma del Estado.

En los fundamentos de dicho acuerdo, el Honorable Senador señor Cantero explicaba que la sociedad contemporánea ha entrado de lleno en la era del conocimiento, y que el nuevo motor de la economía es la investigación y el desarrollo tecno-científico.

Sin embargo, el conocimiento caduca rápidamente, lo que hace imprescindible habilitar una política que facilite la renovación constante en todo el sistema nacional; involucrando al gobierno, al parlamento, a las diversas instituciones, a las empresas y a los individuos.

Agregaba que nuestro país ha tenido un vertiginoso proceso de inserción en la sociedad global y en la economía mundial, incorporándose a diversos bloques económicos como la Unión Europea; México, Canadá y EE.UU., y países del Asia, lo que exige un acelerado proceso de adaptación que mejore nuestra competitividad, con esfuerzos sistémicos e integrados para desarrollar el capital humano, el capital social y otras diversas formas de capital intangible (cognitivo, cultural, sinérgico, etc.) que requieren un compromiso de los diversos sectores público y privado del país.

El proceso de globalización y el desarrollo de las tecnologías de la información y el conocimiento (TICs), imponen nuevas formas de crear y transmitir el conocimiento, por medio de estas tecnologías.

Señalaba que el nuevo rol del conocimiento hace que las organizaciones de todo tipo, incluidos los estados y los territorios subnacionales (regiones y comunas), se planteen la necesidad de realizar una gestión que permita optimizar su rendimiento. Los tiempos que corren provocan cambios en los paradigmas, exigiendo nuevas formas de gestión y el desarrollo de una nueva cultura organizacional, caracterizada, entre otros factores, por la demanda de asociatividad, especialización y especificidad, valoración de la diversidad y formación continua.

Terminaba haciendo presente que, en este desafío, no basta la iniciativa del Gobierno, ya que se requiere promover y convocar para diseñar, implementar y fomentar una visión pro-activa del desarrollo nacional, tarea en la que el Senado no puede estar ausente, ya que, por el contrario, debe asumir un lugar de avanzada por medio de la creación de una Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el Conocimiento.

- - - - -

SESIONES

La Comisión acordó escuchar a diversos personeros vinculados a las tecnologías de la información y del conocimiento, para lo cual ha realizado trece sesiones desde su constitución. Las exposiciones de los invitados y miembros de la Comisión, se acompañan como anexo de este informe.

A continuación se transcriben las deliberaciones de la Comisión en su última sesión, citada para escuchar las conclusiones de los Honorables Senadores señores Flores y Foxley, acerca de su visita a Nueva Zelanda y Australia, quienes viajaron a dichos países por especial encargo de S. E el Presidente de la República.

El Honorable Senador señor Flores, inició la sesión expresando que, producto de la mencionada visita, se ha formado una apreciación bastante clara de los desafíos de nuestro país, lo que desea compartir con la Comisión.

Hizo presente que, el problema fundamental de Chile, es el de la carencia de "innovación competitiva" basada en el conocimiento, falencia que no es percibida por la ciudadanía y sus dirigentes.

La principal tarea que tendríamos que hacer desde la actividad política, dijo, es crear el sentido de angustia de un país que no está haciendo lo suficiente.

Este fenómeno, el de la "innovación", no sólo es un problema de conocimiento, sino también de diseño institucional, vinculado a las relaciones del país y al entendimiento del espacio de poder que está surgiendo en el mundo. Es inútil hacer innovación en un rubro donde China va a tomar el mando en el futuro cercano.

La innovación no es pura creatividad, siempre requiere una mirada de futuro.

Señaló que, acontecimientos como la globalización, la guerra, el surgimiento de potencias como China e India, la producción tecnológica, la presencia del Internet y su influencia en el acceso a las fuentes de conocimientos, son todos fenómenos sistémicos, que no pueden ser considerados aisladamente.

Nuestro deber como políticos es mirar el asunto en conjunto e introducirle esta misión a las instituciones y a los organismos que no tienen esta visión.

Explicó que la mayoría de nuestros científicos tienen una mentalidad de "ciencia pura", lo cual es legítimo, pero implica mirar a largísimo plazo, sin preocuparse de las aplicaciones concretas e inmediatas.

En Estados Unidos de Norteamérica y en otros países esto ha funcionado relativamente bien. Por ejemplo, en Estados Unidos el Departamento de Defensa, el Departamento de Salud y el Departamento de Energía, entre otros, financian investigación pura y aplicada que, muchas veces, ha implicado cambios en la globalidad, como fue el caso de Internet.

Por otra parte, agregó el señor Presidente, hoy en día y desde hace no más de veinte años, una segunda fuente de gran financiamiento para los innovadores son las "redes de capitales de riesgo", fenómeno del que nosotros en Chile también estamos al margen. Existe una idea de que esta actividad comprende sólo la inversión de capitales, cuando se trata de verdaderos tecnólogos financieros, de personas que saben realizar redes de aportes, ayudan a contratar gente, a asentarlos, a marquetearlos, aptitudes de las que carece normalmente un innovador.

Añadió que los capitales de riesgo se han desarrollado a gran escala y han producido empresas muy grandes, como por ejemplo, Amazon e Intel.

Además, Asia está entrando fuertemente en todas estas materias, ya que Internet no sólo es un fenómeno científico-tecnológico, sino también opera como un catalizador de fenómenos sociales y produce una gran "demanda de accesibilidad" en países como el nuestro. Probablemente sea más fácil conseguirse por Internet el censo de Estados Unidos que el de Chile, por lo que la accesibilidad y la infraestructura es un tema importante y distinto al rol de la investigación.

Hay una redistribución de poderes en el mundo. La globalización, que antes se pensaba que iba a centrarse en la competición por productividad y especialización, ha creado nuevos monopsonios, monopolios y ha fomentado el poder comprador.

En la actualidad, en distintos sectores empiezan a globalizarse cosas que no estaban globalizadas. Por ejemplo, los computadores y los automóviles están globalizados, hay seis o siete marcas en todo el mundo. Sin embargo, hay países que han logrado posicionar sus marcas pequeñas en forma exitosa, como han hecho los coreanos.

Hizo presente que, el caso de Finlandia, es paradigmático. Se trata de un país y de una empresa que supieron aprovechar las olas tecnológicas a tiempo. Hay momentos para que el innovador crezca y adquiera poder. Una vez transcurrida la oportunidad los que quieren no pueden entrar a ese negocio.

Lo anterior, agregó, explica que un país de cinco millones de habitantes, como es Finlandia, tenga una compañía, como es Nokia, que vale 120 mil millones de dólares en el mercado y va a valer 200 mil millones en breve plazo. Es la primera compañía inalámbrica de mundo y desplazó del liderazgo a dos colosos que parecían imbatibles, la Ericsson, en Suecia y Motorola, en Estados Unidos.

Recordó que el Honorable Senador señor Foxley planteó que era importante conocer la experiencia de los países del primer mundo, que eran exitosos y que venían del área de las materias primas. Finlandia cumple con dos condiciones, produce materias primas, tiene bosques, tiene celulosa, tenía un poco de cobre, pero ha logrado manejar la innovación y el bienestar social en forma exitosa.

Manifestó que en todas las sociedades visitadas la educación universitaria es financiada fundamentalmente por el Estado, no se concibe a la educación como un mercado en esos sectores y se trata de universidades de influencia inglesa en su estructura básica.

En el caso de Chile y después de visitar Australia y Nueva Zelanda, debe enfatizarse la biotecnología más que la informática, ya que afecta a sectores como la pesca, lo agropecuario y la minería. Por ejemplo, en Nueva Zelanda la investigación en el genoma del kiwi ha redundado en un nuevo tipo de kiwi, que le llaman el "kiwi dorado", que no es producto de la ingeniería genética y, por tanto, es exportable a Europa. Además, estos nuevos avances están siendo patentados por los productores extranjeros, lo que permite vaticinar diversos problemas para la agricultura nacional.

Lo mismo va a ocurrir con la minería del cobre. Recientemente, existe consenso de que con el tiempo las bacterias modificadas van a reemplazar a la molienda de rocas.

Por ello, la labor de la Comisión debe ser llamar la atención sobre esos temas que tienen mucho interés regional y mucho interés científico. Por el contrario, pretender el desarrollo de "hardware" es infructuoso, porque ese mercado lo van a dominar las compañías de arquitectura norteamericanas, algunas europeas y la producción masiva en el Asia.

Chile puede desarrollar algunos "software" para servicios. Por ejemplo, el Estado de Chile ha logrado hacer cosas interesantes y que debieran expandirse más, como el caso del Servicio de Impuestos Internos o de Chile compras.

Concluyó expresando que lo más urgente para el país es el tema de la biotecnología.

Luego, explicó que daría algunos ejemplos con el fin de graficar más claramente lo expuesto. Un caso interesante es el de la leche. Nueva Zelanda exporta miles de millones de dólares en dicho rubro, en base a un plan, de hace muchos años atrás, de conversión de ese país en un productor lechero de primera línea.

Chile también produce leche, pero a mucha menor escala. No hay poder a nivel de los productores y eso hace que dependan fundamentalmente del poder de compra de empresas extranjeras. Hay distintas formas y filosofías de producción que no se han explorado. Por ejemplo, en Chile tenemos 15 mil productores de leche y la unidad mínima económica que se considera en Nueva Zelanda es de, a lo menos, 200 vacas por productor para que el negocio prospere, pero nuestros productores están por debajo de esa cifra. Doscientas vacas en pastizales significan 200 hectáreas y tenemos mucha gente en Chile con menos animales en una superficie de 800 hectáreas.

A lo anterior, se agrega la necesidad de mejorar la calidad de nuestros productos lácteos, ya que, por ejemplo, para eliminar sus impurezas la leche debe ser pasteurizada a altas temperaturas, con lo cual se pierden un montón de propiedades y baja el precio del producto. Entonces tenemos un problema tremendo en un rubro en el que podríamos ser competitivos.

Hizo presente que otro caso es el del vino y el proceso de concentración de los productores a nivel mundial. Existe una compañía norteamericana que ha comprado viñas en todas partes del mundo.

Si no nos preocupamos del vino como país, dijo, nos vamos a encontrar con que no vamos a poder competir, ni en la marca, ni en la calidad, ni en la producción. Y luego, como ya ha ocurrido en muchos otros rubros de la economía, habrá una suma de pequeños productores que no tienen ningún poder de comercialización en el mundo ni de participar en los cambios de marcas, de identidad y de rubros.

Australia hace diez años atrás exportaba menos vino que Chile. Actualmente, vende más del doble.

A continuación, el Honorable Senador señor Cantero expresó que hay un cambio radical en la forma en que se gestiona el proyecto de desarrollo en un país y otro. En otras naciones el concepto sistémico es real y el Estado y el sector privado se integran como un solo motor y no hacen diferencia de ninguna naturaleza. Por el contrario, esa no ha sido la política en nuestro país.

En el caso de de Finlandia, por ejemplo, fue el Parlamento y, particularmente, su Comisión Especial para la Sociedad de la Información, la que generó la carta de navegación e indujo todo el proceso de dicho país. Alguien tiene que ser el catalizador del proceso.

Es cierto que Finlandia es una República Parlamentaria, a diferencia de Chile que es Presidencial, pero, considerando que el Gobierno ha creado una Comisión Especial que encabeza Álvaro Díaz y que maneja la agenda digital, la

Comisión debiera fijar una estrategia que nos permita generar algún proceso de inducción en esta materia.

Agregó el señor Senador que, aunque la etapa intermedia de masificación, de Estado en línea, de educación, de ciencias y del ámbito legislativo jurídico está en proceso en nuestro país, aún hay un vacío y no se visualiza una política clara respecto de los medios tecnológicos y de los medios globales, por ejemplo, la banda ancha. Entonces, en materia de medios tecnológicos la Comisión tiene algo que decir.

Por otro lado, en materia de "hardware" y "software" no hay mucho que hacer porque se trata de un "commodity" que está disponible en todo el mundo, por tanto, a lo más nosotros podemos hacer algún aporte menor en materia de "software".

Hizo presente que en Chile existen personas capacitadas para afrontar estos desafíos, pero falta una sinapsis o interacción entre las empresas, las personas, los partidos políticos, etc.

Normalmente lo que ocurre en Chile, producto de complejos atávicos que están en nuestra base cultural, es que nosotros tenemos como base de nuestra vida la desconfianza. Más que un problema de conocimiento, el problema del país está en cómo se genera la interacción entre los individuos. Falta más asociatividad.

Señaló que la Comisión tiene como misión fundamental la orientación del pensamiento estratégico en Chile, con el fin de generar una nueva cultura, por medio del diálogo y de la conversación, haciendo seminarios, programas de televisión y otras actividades que convoquen a la gente.

Más adelante, el Honorable Senador señor Viera-Gallo destacó lo interesante de las informaciones dadas, sin perjuicio de hacer presente que toda esta temática es bastante vaga, por tanto deberá considerarse la forma adecuada para que estas ideas tengan un impacto positivo en el país.

Agregó que existen muchas propuestas e iniciativas, pero poca concreción en proyectos y desafíos específicos. Por ello, esta Comisión debiera ser la Comisión permanente de Innovación, Ciencia y Tecnología del Senado, con el fin de institucionalizar su cometido.

Otra idea a considerar, manifestó, sería que la Comisión, aprovechando las próximas elecciones presidenciales, se reuniera con los equipos que se supone existen detrás de las candidaturas o de las distintas opciones, para dialogar acerca de los desafíos de la innovación y el conocimiento.

Además, podría organizarse una suerte de "Foro de la voz de Chile", compuesto por un grupo muy amplio de personas que, durante dos días, en distintos paneles, reflexionen acerca del futuro de nuestro país, con sus distintas visiones aunque sean contrapuestas.

Por ejemplo, añadió, recientemente en Concepción se realizó un encuentro internacional de biotecnología que pasó totalmente inadvertido.

Es necesario imaginar fórmulas que permitan transmitir estas ideas al grupo de elite que al final es el motor de la sociedad. Una actividad podría consistir en una sesión ampliada de diputados y senadores, con el objetivo de tratar de hacer un calendario de actividades que involucre a los dirigentes políticos.

A continuación, el Honorable Senador señor Foxley propuso organizar un evento con los medios de difusión, a lo mejor en una radio, con un programa que incluya a los cinco miembros de la Comisión, con el objetivo de ir generando un cierto hábito de discusión y diálogo en estos temas.

Además, podrían hacerse un par de programas en el canal del Senado, de esas entrevistas uno a uno.

El Honorable Senador señor Flores propuso hacer una sesión televisada sobre el desarrollo del país, tanto desde una perspectiva económica como tecnológica, con temas como la leche, el vino y la minería, convocando a los expertos necesarios y con una adecuada cobertura de prensa. Estas actividades abarcarían tres materias de importancia y después se podrían evaluar sus resultados.

Luego de un breve debate, donde los miembros de la Comisión manifestaron su acuerdo con estas ideas, el señor Presidente se comprometió a traer un calendario de fechas y de proposiciones para estos efectos.

-.-.-.-.-

CONCLUSIONES Y ACUERDOS

El señor Presidente manifestó que la Comisión debe institucionalizarse para cumplir adecuadamente su cometido en el futuro, en el sentido de tener en el Senado una visión conceptual a largo plazo, por medio de actividades que congreguen a personajes de alto nivel, como se está haciendo en Finlandia, así como la realización de iniciativas vinculadas al desarrollo de la economía nacional.

Debe haber consenso acerca de la sociedad del futuro en Chile. Esta es una labor que puede efectuarse por medio de un Informe de Estado sobre la materia, y la Comisión debiera coordinar estas actividades.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo explicó que debe buscarse consenso, al interior de la Corporación, para realizar una enmienda reglamentaria que institucionalice la labor de esta Comisión, como lo ha hecho la Honorable Cámara de Diputados con su Comisión de Ciencias y Tecnología.

El Honorable Senador señor Cantero precisó que el nombre no puede ser sólo Ciencia y Tecnología ya que, al constituirse esta Comisión Especial para la Sociedad del Conocimiento, quedó en claro que su finalidad era de más vasto alcance.

Los avances para la Sociedad del Conocimiento se vinculan a los hábitos culturales, a la infraestructura, al capital humano, etc., y esta Comisión del Senado debe seguir la línea de la "Comisión Futuro" de Finlandia.

Chile debe tener un cambio cultural importante en elementos tan diversos como la asociatividad o la sinergia en las planificaciones que se efectúen, y la Comisión debe ser proactiva en esta materia.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo propuso que su denominación sea: Comisión de Ciencia, Tecnología y Sociedad de la Información.

El señor Presidente explicó que la Comisión deberá tener una participación activa en los Tratados de Libre Comercio y sus actividades relacionadas.

- Luego de un breve debate, se acordó proponer una moción que institucionalice esta Comisión en el Reglamento del Senado, como Comisión de Ciencia, Tecnología y Sociedad del Conocimiento.

- Asimismo, se acordó presentar un informe con la labor realizada, junto con una cuenta que hará el Presidente acerca de la "Competitividad Innovativa" en el Senado.

- Se acordó hacer sesiones televisadas sobre el desarrollo del país, tanto desde una perspectiva económica como tecnológica, con temas como la leche, el vino y la minería, convocando a los expertos necesarios y con una adecuada cobertura de prensa. Estas actividades abarcarían tres materias de importancia y después se podrían evaluar sus resultados.

- Todos estos acuerdos fueron adoptados por la unanimidad de Senadores presentes.

- - - - -

Acordado en sesión celebrada el día 8 de abril de 2004, con asistencia de los Honorables Senadores señores Fernando Flores Labra (Presidente), Carlos Cantero Ojeda, Alejandro Foxley Rioseco y José Antonio Viera-Gallo Quesney.

Sala de la Comisión, a 21 de abril de 2004.

(FDO.): Sergio Gamonal Contreras
Secretario de la Comisión

ANEXO

La Comisión Especial para la Sociedad de la Información y el Conocimiento acordó, en su primera sesión, comenzar su trabajo con una fase de recopilación de antecedentes, análisis de los mismos y determinación del marco conceptual que definiría su labor en lo sucesivo.

Finalizado este periodo, se abocaría a generar las condiciones para una convocatoria de expertos y profesionales nacionales y extranjeros que le permitiera, como un órgano de difusión de las tecnologías de la información y el conocimiento (TICs) y su impacto en la opinión pública, erigirse en un ente que sienta las bases de las políticas públicas y privadas que deberán adoptarse para que el país pueda dar un salto cualitativo en la innovación y el acceso a la era digital, no sólo como mero reproductor de iniciativas foráneas, sino como creador de saber científico y tecnológico.

La Comisión ha realizado trece sesiones desde su constitución.

Concurrieron a estas sesiones, especialmente invitadas, las siguientes personas:

- El consultor señor Fernando Prieto, ex ejecutivo de la IBM y de ORACLE en Chile y México, y el señor Álvaro Díaz, Subsecretario de Economía
- El representante de la CORFO, señor Carlos Álvarez.
- Don Claudio Farah, Jefe de la División de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Salud y el señor Ignacio Jara, Coordinador Nacional del Proyecto Enlaces del Ministerio de Educación.
- El Jefe del Estado Mayor de la Defensa Nacional, General de División, don Juan Carlos Salgado; el Director de Telecomunicaciones, Informática y Guerra Electrónica, Comandante, don Ricardo Saffie, y el Jefe del Departamento de Informática, Comandante de Grupo, don Juan Polverelli.
- En representación del Ejército de Chile: El Comandante del Comando de Institutos Militares, General de División, don Javier Urbina; el Director del Instituto Geográfico Militar, General de Brigada, don Pablo Gran; el Comandante del Comando de Telecomunicaciones del Ejército, Brigadier, don Julio Figueroa; el Director de la Academia Politécnica Militar, Coronel, don Julio Baeza; el Jefe del SIDETEC, Coronel, don Luis Ortega; por el Proyecto Atenea, el Teniente Coronel, don Hernán Joglar y el Teniente Coronel, don Miguel Cantallopts, y por el Comando de Telecomunicaciones, el Teniente Coronel, don Ricardo Araneda.
- En representación de la Armada de Chile, el Director de Programas, Investigación y Desarrollo, Contraalmirante don Cristián Gantes; el Jefe del Departamento de Análisis de Sistemas de DIPRIDA, Capitán de Navío, don Claudio Canales; el Coordinador de Proyectos de la Tecnología de la Información de DIPRIDA, Capitán de Navío (R), don Cristián Camacho, el Jefe del Departamento de

Redes del Servicio de Telecomunicaciones e Informática de la Armada, Capitán de Fragata, don Cristián Ramos; el Jefe del Departamento de Tecnología de la Información de la Dirección General del Territorio Marítimo, Capitán de Corbeta, don Marcelo Albarrán, y el Jefe del Departamento de Educación del Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, Teniente 1º, don Enrique Silva.

- En representación de la Fuerza Aérea de Chile, el Director de Telecomunicaciones e Informática, General de Brigada Aérea, don Pedro González; el Subdirector de Informática, Comandante de Grupo, don Luis Meza, y el Jefe del Departamento de Planes de la Subdirección de Informática, Comandante de Grupo, don Germán Celedón.

- En representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el señor Subsecretario de Telecomunicaciones, don Cristián Nicolai y el asesor de comunicaciones, don Rodrigo Mondaca; el profesor y Jefe del Departamento de Ciencias de la Computación de la Escuela de Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica, don Miguel Nussbaum; el Decano de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, profesor don Francisco Briebe; el Director del Departamento de Ciencias de la Computación de la Universidad de Chile, don Ricardo Baeza; el Empresario y Profesor de la Universidad Adolfo Ibáñez, don Ricardo Sanhueza; el Director Ejecutivo de la Fundación País Digital, don Edgar Spielman; el Vicepresidente de Desarrollo de Negocios de Sonda, don Claudio Orrego; el Director de Proyectos de Sonda, don Fernando Ortiz; el Gerente General de Telefónica Empresas, don Ricardo Majluf; el Gerente Técnico y de Operaciones de Telefónica Empresas, don Jorge O'Brien; el Director Comercial de Telefónica Empresas, don Emilio Kopaitic; el Subgerente de Ventas, Gobierno, Fuerzas Armadas y Servicios de Entel, don Guillermo Toro y el Director de Cuentas, don Luis Alberto Miño, y la Directora de la Biblioteca del Congreso Nacional, doña Soledad Ferreiro.

- Don Mario Valdivia, consultor experto en procesos.

- Los señores Lionel Carrasco, Vicepresidente de Soluciones Estratégicas de Neoris; Claudio Guzmán, Gerente General del Cono Sur de Neoris, y Fernando Poch, Director de Nuevos Negocios del Cono Sur de Neoris.

En los próximos párrafos se sintetizarán las principales ideas expresadas por los invitados, así como por los Honorables Senadores miembros de la Comisión, en cada una de estas reuniones.

- - - - -

Exposiciones de los señores Fernando Prieto, consultor, ex ejecutivo de la IBM y de ORACLE en Chile y México, y Álvaro Díaz, Subsecretario de Economía (1º de abril de 2003).

El señor Presidente señaló que la exposición se centrará en los procesos y en la eficiencia, tanto en su concepto como en su relación con la labor legislativa.

Destacó que una adecuada noción de los procesos se relaciona no sólo con una mayor eficiencia, sino también con la capacidad de sobrevivencia de las empresas en el mundo actual. Por otra parte, agregó, una carencia en este sentido puede constituir una debilidad cultural que impida una adecuada inserción en la revolución informática mundial.

Hizo presente que en Chile existe un retraso en esta materia, faltan empresas que estén en sintonía con las visiones de procesos. Sin duda, agregó, hay procesos, pero el problema consiste en "hacer procesos" para ser competitivos.

El señor Fernando Prieto manifestó que en nuestro país se habla mucho acerca de las TICs pero nadie plantea el desafío de la eficiencia. Se hace mucha referencia a conceptos pero no a realidades, no a los procesos que llevan a una mayor eficiencia en la práctica.

Precisó que se maneja una imagen de la empresa como departamentos estancos, de producción, control de calidad, ventas, etc., con áreas que se han

generado históricamente pero jamás han sido consideradas bajo una visión orgánica, ni se han estudiado sus interrelaciones y eficiencia, lo que, en la actualidad, con el avance de la tecnología, es factible y necesario.

Sobre el particular, se refirió a su experiencia personal en México.

En nuestro país, indicó, los factores que favorecen esta visión parcelada son los siguientes:

a) Los empresarios están cómodos con un esquema de crecimiento basado en la exportación de productos naturales con cierto valor agregado.

b) Nuestro país, a diferencia de México, no está al lado de los Estados Unidos de Norteamérica, lo que nos aleja de los centros de desarrollo y de su influencia. No tenemos cercanía con los mercados.

c) La visión de los mexicanos es distinta a la nuestra, ya que su actividad económica es más grande y las posibilidades de salir a conquistar mercados son mayores.

En cuanto a la labor legislativa, la noción de proceso abre la posibilidad de ver las diferentes actividades que se realizan como interrelaciones entre diferentes actores para producir un resultado determinado. Precisó que debe realizarse un diagnóstico de la cadena de procesos que conlleva el trabajo legislativo y sus labores de asistencia, como un todo, en sus diversas relaciones, con el fin de estudiar qué es posible automatizar y optimizar para ser más eficientes.

Finalmente, aclaró que cualquier proceso de cambio requiere de la adecuada identificación de personas claves que lo lideren.

Luego, el señor Presidente presentó al señor Álvaro Díaz, Subsecretario de Economía, quien fue invitado a exponer acerca de la agenda de modernización tecnológica e informática del país.

El señor Álvaro Díaz expresó que para explicar la agenda modernizadora del Gobierno, haría referencia a un breve diagnóstico acerca del avance de Internet.

Subrayó que la conexión a Internet se ha desarrollado con una tasa de crecimiento anual de 15%, que de continuar a este ritmo permitirá que en el año 2006 un tercio de los hogares chilenos tengan acceso a la red. Además, con la posibilidad de bajar los costos de las computadoras y del acceso a Internet, es posible dar un nuevo salto en esta materia.

En cuanto al acceso de las empresas a Internet, según una encuesta efectuada el año pasado en 3.500 empresas, accede a la red casi la totalidad de la gran empresa, más del 90% de las medianas, un 37% de las pequeñas, y entre un 10 y 15% de las microempresas. Lo anterior, destacó, depende en gran parte de los servicios que el Gobierno ofrezca a través de la red, de forma tal que el privado esté motivado a conectarse.

También en el área educativa, en liceos y escuelas, se ha ampliado el acceso a Internet y a computadoras.

Por otra parte, agregó, en la actualidad son alrededor de cuatro millones los chilenos con acceso a la red. Sin perjuicio de que la cifra anterior no de cuenta de la "calidad de dicho acceso".

A nivel de Gobierno, casi todos los Ministerios, Subsecretarías y Servicios Públicos tienen un portal web, que suman un total de 207, y que llegan a 410 si se suma a Prochile y a algunos municipios. También el Poder Judicial, la Cámara de Diputados y el Senado cuentan con su propio portal.

En la actualidad, señaló, se pueden hacer 100 trámites por la red, en el año 2000 sólo eran 5 y, en este momento, hay otros 40 ó 50 en preparación para fines de año.

No obstante lo anterior, precisó, subsisten desigualdades entre el gobierno central y las regiones, así como dentro del mismo gobierno central, como ocurre, por ejemplo, entre el Servicio de Impuestos Internos (SII) y el sector salud. Además, falta más interrelación entre los portales.

Para los próximos dos años, expresó el señor Subsecretario, el Gobierno se ha planteado los siguientes desafíos:

1) Educación y capacitación a través del programa de alfabetización digital.

Se trata de una campaña que pretende abarcar a 700 mil personas, a través de los centros del programa Enlaces (5.000), de las bibliotecas digitales (340) y de la red de infocentros (un poco más de 1.000). Será un curso de 18 horas sobre temas básicos, como el uso del mouse, word, Internet, trámites varios y otros, con un certificado que se otorgará a quienes lo hayan cursado. El programa se denomina "El Marinero".

Para el éxito y difusión de esta campaña, se requerirá de la participación de todos los actores privados, públicos, universitarios, etc.

Además, se ha contemplado que 25 Liceos Técnico Profesionales se especialicen en tecnologías de la información.

Por otro lado, se está reestudiando con CONICYT el currículum universitario, tanto de pregrado como de postgrado, para fortalecer y mejorar la calidad de la formación general de profesionales en el uso de estas tecnologías, así como también en ciencias de la computación e ingeniería. Al respecto, hizo referencia a la experiencia de algunos estados al sur de la India, donde existe la mayor comunidad de software del mundo.

2) Acceso a la banda ancha, indispensable para las aplicaciones más intensivas en información.

Para estos efectos, se requieren regulaciones en materia de telecomunicaciones que permitan un menor costo del acceso a Internet y a la banda ancha, a fin de fomentar la competencia.

3) Gobierno electrónico en el marco de tres grandes proyectos estratégicos en el corto plazo.

El primero se basa en la posibilidad de realizar trámites para las empresas por vía de la red. Se trata de 35 trámites que se enmarcan en un tema de procesos que sirvan de acicate para que las empresas se conecten.

El segundo se refiere a la nueva fase de Chilecompra, que se está licitando y es de esperar que en cierta forma obligue a los servicios públicos a utilizarla.

El tercero dice relación con el tema de la factura electrónica. Esta materia es complicada ya que implica un cambio en el sistema contable dentro de la empresa.

Agregó que es fundamental que el proceso del gobierno electrónico se haga bien ya que, de lo contrario, se genera desconfianza y se desincentiva su utilización, como ha ocurrido en Inglaterra.

Hizo presente que hay otros proyectos estratégicos a largo plazo de gran importancia:

a) El marco regulatorio, con las enmiendas que se están estudiando en materia de derechos del consumidor, específicamente en el comercio electrónico.

Además, debe presentarse el proyecto de ley de propiedad intelectual que adecúa la legislación al Acuerdo de Libre Comercio con Estados Unidos de Norteamérica. Se trata de la propiedad intelectual en la era digital. Actualmente, precisó, la legislación regula los derechos de autor desde la perspectiva del papel. Sin embargo, este punto de vista debe cambiar hacia una

legislación que aúne una regulación más proteccionista para los autores, con una mayor flexibilidad en el "uso razonable" de la información.

Otro tema importante es el de los estándares entre los sectores públicos y privados. En la actualidad, se trabaja en un estándar técnico que facilite la operabilidad entre ambos sectores.

b) Promoción de la industria digital.

Chile no será un productor de chips pero sí de servicios y software, como en el caso de las Fuerzas Armadas chilenas.

c) Seguridad, en el sentido de que la infraestructura de información es susceptible de ser atacada. Por tanto, en esta materia, hay que ser cuidadosos a fin de compatibilizar seguridad con privacidad.

d) Radio y televisión digital. En esta materia el problema no es la norma técnica que se utilice, la norteamericana o la europea, sino la forma en que se va a organizar la industria.

El Honorable Senador señor Arancibia planteó una serie de inquietudes relativas al desarrollo tecnológico en México, en comparación con el proceso chileno.

Agregó que una de las dificultades a considerar en materia de TICs es el de la obsolescencia de equipos y programas, y la forma de enfrentar el vertiginoso desarrollo tecnológico. Hizo presente que se trata de una materia primordial al estudiar estos temas.

Al respecto, el señor Prieto señaló que cada vez que se decide cambiar de sistema computacional, debe evaluarse lo que se gana y lo que se pierde. Además, es importante usar estándares de oficina "livianos", para que los equipos no queden obsoletos tan pronto.

El señor Presidente indicó, respecto de este punto, que la industria está interesada en la rápida obsolescencia de los equipos, por lo que debe buscarse una solución barata que permita usar máquinas poderosas a bajo costo, imprescindibles en países pobres como el nuestro.

Por último, el señor Presidente agradeció las dos intervenciones y precisó que la del señor Prieto trata la informática como una herramienta para producir competitividad estratégica, a diferencia de la del señor Díaz, que se centra en la difusión de la cultura digital. Son dos puntos de vista muy distintos.

Concluyó enfatizando que el problema y el desafío radica en cómo unir ambas visiones.

- - - - -

Intervención del señor Carlos Álvarez, representante de la CORFO (15 de abril de 2003).

El expositor, al comenzar su intervención, sostuvo que, desde el año 1996, uno de los objetivos primordiales del Gobierno, en el ámbito que preocupa a la Comisión, ha sido elevar la productividad y la competitividad de las empresas chilenas.

Para cumplir ese objetivo, agregó, la CORFO ha debido concentrar sus esfuerzos en la convicción de que las nuevas tecnologías de la información contribuyen decisivamente a aumentar la productividad de las empresas existentes, a estimular la aparición de nuevas empresas e industrias y de áreas de negocios, a favorecer cambios en las estructuras administrativas de las organizaciones empresariales y a mejorar el entorno en que se desarrollan los procesos productivos y la orientación de las instituciones para el logro de sus fines (en la medida que permitan una mayor eficiencia en el uso de recursos humanos y materiales).

En ese contexto, la CORFO ha establecido algunas áreas de acción preferente para la masificación de las TICs, sea facilitando o proveyendo infraestructura para el acceso a estas tecnologías, apoyando la creación de empresas, promoviendo la incorporación de tecnología y mejorando las condiciones del entorno (por ejemplo, mediante certificación digital, la puesta en marcha de Chilecompra y la instalación de la Rednegocios, esto es, el portal de las pequeñas y medianas empresas).

Enseguida, señaló que para tales efectos la CORFO ha implementado algunos mecanismos especiales, como la adaptación de instrumentos de apoyo que se traducen en estrategias comerciales para implementar el comercio electrónico y el establecimiento de un conjunto de programas de fomento, entre ellos, el destinado a facilitar el contacto entre agentes productivos por medio de proyectos "B2B" y de desarrollo de proveedores para grandes tiendas, como Almacenes París.

En lo que concierne a nuevos emprendimientos, destacó la importancia de las denominadas "incubadoras de empresas" con base universitaria, la generación de condiciones para capitales de riesgo que permiten el despegue de nuevas empresas o negocios con recursos de hasta \$40 millones por proyecto (en este caso, se trata de iniciativas empresariales que se encuentran en una fase más avanzada que la sola idea de un nuevo negocio, y que habilita, por ende, para la búsqueda de inversionistas), y el financiamiento que ha provenido del Fondo de Desarrollo Tecnológico (FONTEC) destinado a innovación y transferencia tecnológica.

Dos aspectos de especial preocupación para la CORFO han sido el relativo al impacto que genera en el sector educación el uso de TICs, y los mecanismos para atraer inversiones de alta tecnología.

En el primer caso, se pretende incentivar el empleo de tecnologías para mejorar sustancialmente los procesos de enseñanza y aprendizaje, así como favorecer la formación de las destrezas requeridas en los alumnos para la adecuada utilización de estas herramientas informáticas. También se han creado aplicaciones que propenden a fortalecer la gestión de los establecimientos educacionales.

En lo que respecta a la atracción de inversiones, sostuvo que el propósito se encamina a diversificar la base productiva y exportadora nacional hacia sectores intensivos en el uso de nuevas tecnologías. A juicio del Gobierno, existe una ventaja comparativa en el país que permite considerarlo como una plataforma para la prestación de servicios internacionales, como centros de soporte de post-venta o de servicios compartidos dentro de una misma organización empresarial.

Componentes de este programa son el fortalecimiento de la imagen-país, la generación de inversiones mediante promoción focalizada y el otorgamiento de distintas clases de incentivos a las compañías extranjeras para su traslado.

El cálculo estimativo supone que, en los próximos años, este sector podría significar diez mil nuevos empleos y exportaciones por US\$20 millones anuales.

Sin embargo, hizo hincapié en que temas esenciales son la revisión y la adecuación del régimen jurídico del área de servicios internacionales, siendo urgente avanzar en la ratificación de los tratados internacionales sobre doble tributación, y la formación de profesionales que puedan desempeñarse en este ámbito productivo.

Consultado por el Honorable Senador señor Arancibia acerca de la seguridad y confiabilidad del comercio electrónico al momento de realizarse las transacciones, señaló que los niveles de seguridad son altos, pero que el uso de estas tecnologías depende también de la sensibilidad de los consumidores y de su disposición al uso de las mismas.

En lo que atañe a los factores que inciden en la localización de compañías extranjeras en el país, también motivo de inquietud del citado señor Senador, informó que se trata más bien de un conjunto de elementos que confluyen para resaltar la conveniencia de un determinado país por sobre otros, entre ellos

mencionó: acceso a clientes, ambiente social y político, facilidad para hacer negocios, infraestructura de telecomunicaciones, nivel de corrupción, costos laborales, carga tributaria y existencia de profesionales calificados.

Chile presenta una carencia en la capacidad de sus profesionales para desempeñarse de manera bilingüe, lo que se constituye en un obstáculo que debe ser superado.

El Honorable Senador señor Foxley, al hacer uso de la palabra, advirtió que si bien la CORFO demuestra estar sintonizada con las necesidades vinculadas al fomento de nuevos negocios, el diseño que se ha utilizado para financiar y fomentar iniciativas y proyectos adolece de cierta dispersión, dado que se han multiplicado las líneas de acción pero destinando recursos exiguos, lo que atenta contra la obtención de resultados más consistentes. De allí que, argumentó, sería oportuno una revisión crítica de los instrumentos de promoción y fomento empleados hasta la fecha, que signifique la adopción de otros mecanismos que mejoren sustancialmente los logros. De no darse este análisis, dijo, continuarán los planes pilotos pequeños, de escasa repercusión, que no transformarán el perfil de nuestra actual estructura productiva.

El personero de la CORFO explicó que para el Gobierno la llegada de nuevas inversiones pasa por mejorar el crítico nivel de conocimiento que los potenciales inversionistas tienen del país. Por tal razón, se ha optado por privilegiar una manifestación concreta de voluntad en orden a persuadir a los inversionistas de las bondades de invertir en Chile, para lo cual el Gobierno asume un compromiso explícito y continuado con el inversionista en todo el proceso que concluye en su instalación en el territorio nacional.

El Honorable Senador señor Flores, Presidente de la Comisión, comentó que en este esfuerzo que se hace para la transformación tecnológica nacional, se extraña la presencia de los grandes grupos económicos chilenos, que han preferido mantenerse en sus áreas tradicionales de negocios. Luego requirió al personero de la CORFO por los fracasos o las frustraciones que han acompañado las iniciativas gubernamentales.

Al respecto, el consultado aludió a las falencias en recursos humanos calificados y a la necesidad de flexibilizar los programas curriculares universitarios para la preparación de profesionales idóneos, todo lo cual caracteriza la falta de audacia del sistema educativo para entrar de lleno en la era tecnológica. Comentó, sobre la materia, que se han dado algunas circunstancias desafortunadas. Así, postulados al MECESUP por tres universidades del país, unos proyectos de actualización de las mallas de la carrera de ingeniería electrónica, que contaban con el apoyo de una empresa extranjera, fueron rechazados por el respectivo comité calificador.

A juicio del Honorable Senador señor Cantero, circunstancias como la descrita demuestran que existe una grave carencia por parte de las autoridades responsables para la gestión del conocimiento, lo que se traduce en que el esfuerzo que se lleva a cabo padece de incoherencia. Lo anterior, dijo, puede explicarse por la incapacidad estructural del Estado para acometer un período de cambios profundos de los tradicionales modelos de sociedad.

Al finalizar la sesión, los señores Senadores y el representante del Ejecutivo coincidieron en que Chile carece de una estrategia integral de desarrollo productivo donde las nuevas tecnologías de la información se constituyen en oportunidades para provocar saltos cualitativos.

- - - - -

Exposición de los señores Claudio Farah, Jefe de la División de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Salud e Ignacio Jara, Coordinador Nacional del Proyecto Enlaces del Ministerio de Educación (29 de abril de 2003).

El señor Claudio Farah expresó que, históricamente, Chile ha destacado en la región por sus estadísticas en materia de salud.

No obstante, agregó, un grave problema aún presente se relaciona con la falta de una homogeneidad mínima entre los distintos servicios. Aunque en

décadas pasadas se han elaborado directrices y recomendaciones para el desarrollo de sistemas de información en salud, no se ha establecido la coordinación necesaria para estos efectos, coexistiendo sistemas de información múltiple, lo que se ha visto agravado por las restricciones presupuestarias.

Los proyectos se focalizaron en aspectos de administración financiera.

Destacó, el personero de Gobierno, que la actual reforma de la salud constituye una oportunidad para la implementación de un sistema unificado de información en el sector.

Para estos efectos, se piensa estructurar un sistema principal y único de monitoreo permanente de atención a pacientes en la clínica y en la organización de los recursos.

Los servicios de información se orientarán hacia el presupuesto, los proyectos de inversión, el personal, las estadísticas, el registro de ingresos hospitalarios, el registro de vigilancia de enfermedades, la acreditación de los beneficiarios, el registro de prestaciones del Fondo Nacional de Salud (FONASA) y de la Superintendencia de Instituciones de Salud Previsional (ISAPRES).

Añadió que con el PLAN AUGE se podrá obtener una visión permanente e integral de las garantías, de los indicadores de productividad, del perfil epidemiológico de los pacientes, así como de otros datos de interés.

Ante una consulta formulada por el Honorable Senador señor Flores, acerca del contenido y funcionamiento del sistema que se piensa establecer, expuso que está concebido como una red nacional de todos los establecimientos, con posibilidades de obtener información desagregada y datos estadísticos.

El Honorable Senador señor Cantero expresó que si bien el sistema nacional que se pretende implementar se centra en la conectividad y en la accesibilidad, sería de interés conocer si se ha considerado otro elemento para su estructuración.

El señor Claudio Farah finalizó su exposición comprometiéndose al envío de los documentos que dan cuenta del modelo de procesos que irá asociado a la mejora del sistema de información de salud derivado del Plan Auge.

Luego, el señor Ignacio Jara, Coordinador Nacional del Proyecto Enlaces del Ministerio de Educación, señaló que este proyecto busca el desarrollo de la sociedad de la información desde la perspectiva de la equidad.

En el último censo, un 20% de los hogares tenía acceso a las TICs y un 90% de los alumnos, en sus colegios.

Sobre el particular, destacó que el proyecto Enlaces implica una red educacional que opera en tres ámbitos coordinados. El primero relativo a la infraestructura educativa con software, hardware y asistencia técnica. El segundo en el área de la cultura digital que permite el desarrollo de competencias, innovación educativa, e-learning, etc. El tercero vinculado a la modernización de la gestión.

Con todo, precisó que la red Enlaces cubre al 80% de los colegios del país, que atienden al 95% de los alumnos, pero aún el tiempo de que disponen es insuficiente para sus necesidades.

Nuestro país, agregó el personero, destaca en las encuestas. Por ejemplo, explicó, en el Estudio Internacional de Tecnologías de la Información en el Sistema Escolar, SITES, Chile es el único país latinoamericano que participó y sus resultados son bastante satisfactorios, en la relación de alumnos por computadora, capacitación de profesores o características técnicas de los equipos.

Dentro de las prioridades, destacó la apertura de las escuelas a la comunidad, con el fin de cooperar con la denominada alfabetización digital, de padres y apoderados, y de toda la comunidad, con una meta de 500 mil personas.

Además, es necesario implementar la banda ancha en todos los establecimientos y mejorar en los estándares internacionales.

Respecto de los problemas, hizo referencia a la insuficiente infraestructura, al bajo número de computadoras y al limitado acceso a la red.

Otro problema dice relación con la incapacidad de algunos profesores para integrar las TICs en el trabajo escolar.

Por otra parte, es necesario aumentar el control y la exigencia en la utilización de los equipos, ya que algunos de los beneficiarios del programa no han respondido adecuadamente.

Ante una inquietud del Honorable Senador señor Cantero, el personero se comprometió a remitir los estándares internacionales respecto de las competencias del sistema educativo en esta materia. Asimismo, el señor Senador consultó por el objetivo general del Proyecto Enlaces.

A continuación, el Honorable Senador señor Viera-Gallo preguntó acerca del objetivo del proyecto Enlaces, así como cuál sería el modelo óptimo al que se debe aspirar en esta materia.

Por su parte, el Honorable Senador señor Foxley expuso que debe enfrentarse el problema del material de contenido educativo. En su opinión, el proyecto ha hecho grandes inversiones en estructura física pero ésta ha sido subutilizada por los beneficiarios.

Luego, el Honorable Senador señor Arancibia consultó si se ha considerado la forma de capacitar a los profesores en la utilización de estas tecnologías, con el fin de mejorar el sistema educativo. Preguntó si se ha elegido un método educativo específico.

Al respecto, recordó el programa "Marinero" que hiciera llegar don Álvaro Díaz en una sesión anterior, y cuyo objetivo es permitir que personas de la tercera edad o de poca cultura ingresen al mundo de las tecnologías de la información.

A modo de respuesta, el señor Ignacio Jara precisó que el software Marinero fue concebido como un mecanismo de capacitación digital de adultos.

Por el contrario, los profesores disponen de más tiempo para el aprendizaje y se apoyan mutuamente. Lamentablemente, pareciera que no interactúan lo necesario utilizando estas tecnologías con sus educandos.

Respecto de la utilización de Enlaces, la verdad es que hay varios usos, como ocurre por ejemplo con la utilización del lenguaje LOGO en la construcción de proyectos, lo que permitiría el desarrollo intelectual de los niños. No obstante, aún los estudios no avalan dicha conclusión.

Incluso, añadió, el mero contacto con la tecnología no genera en sí habilidades, sino que son necesarias otras interacciones que complementen su uso.

Por el contrario, en nuestro país se ha privilegiado la libertad de los establecimientos respecto del modelo a ocupar, según sus necesidades y particularismos geográficos y socioculturales.

Explicó que la inversión en Enlaces, entre los años 1992 y 2003, asciende a 160 millones de dólares.

Finalizando la sesión, el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Flores, expuso que el Ministerio de Educación debiera tomar dos o tres colegios para medir los efectos del proyecto Enlaces y las dificultades y desafíos futuros.

Hizo presente, además, que, en cierta forma el conocimiento ha perdido solemnidad, ya que los alumnos le pierden un poco el respeto al profesor cuando

manejan mejor que él las TICs y, por tanto, pueden informarse incluso más y de mejor forma que el maestro acerca de una determinada materia.

Precisó, finalmente, que un desafío decisivo a futuro será la extensión del ancho de banda.

- - - - -

Simposio: "Tecnologías de la Información en las Fuerzas Armadas" (5 de mayo de 2003).

El Señor Presidente, luego de declarar abierta la sesión y de agradecer al Jefe de Estado Mayor de la Defensa Nacional, General de División señor Juan Salgado, por la colaboración que prestara para la organización del encuentro, señaló que su objetivo consistía en generar una conversación y una presentación de las tres ramas de las Fuerzas Armadas, en relación con las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones (TICs).

El futuro de Chile, agregó, dependerá fundamentalmente del modo cómo se integre el país en la sociedad planetaria digital. En tal sentido, se encuentra retrasado en la incorporación tanto de las nuevas tecnologías, cuanto de la producción de estos bienes.

En ese entendido, prosiguió, la Comisión pretende ampliar los horizontes y el diálogo con actores de la sociedad civil y militar y, en lo que concierne a esta sesión, conocer el estadio actual en que se hallan las instituciones castrenses en la materia y su visión de futuro.

1) Presentación del Ejército de Chile

Con motivo de su exposición, el General de División señor Javier Urbina hizo, primeramente, una breve relación del diagnóstico que esta institución ha hecho acerca de la materia en la perspectiva de su misión global.

El Ejército, dijo, participa en la disuasión, en la cooperación, en el desarrollo nacional y en la cohesión social. Para cumplir tales cometidos necesita desarrollar distintas capacidades. Así, para la disuasión, las capacidades estratégicas; para la cooperación, las político-estratégicas; para el desarrollo nacional, las de colaboración, y para la cohesión social, las de integración.

Dichas capacidades implican acciones concretas:

Si se trata de las capacidades estratégicas, la labor del Ejército persigue reducir las amenazas, incrementar el poder nacional y fortalecer la acción conjunta con las restantes ramas de las Fuerzas Armadas.

En cuanto a la capacidad político-estratégica, se busca incrementar la presencia internacional con caracteres de permanencia, mediante la participación en misiones de paz y de integración regional, entre otras actividades.

Respecto a la capacidad de colaboración, la finalidad es propender a la integración física del territorio, el aporte al desarrollo económico mediante la industria militar, la capacitación de jóvenes en el Servicio Militar y la participación en ciencia y tecnología.

En lo que se refiere a la capacidad de integración, cabe considerar el aporte a la unidad e integración social, el Servicio Militar, la presencia permanente en el territorio y el apoyo en casos de emergencia y catástrofe.

El representante del Ejército recordó, enseguida, que la institución ha servido como catalizador en relevantes acciones que el Estado ha emprendido, como en el caso de los programas de alfabetización que permitieron a los jóvenes reclutas y soldados completar sus estudios básicos y medios, así como adquirir conocimientos en determinadas artes y oficios técnicos.

En la actualidad, sostuvo, el progreso tecnológico impone realidades diferentes. El personal del Ejército convive diariamente con tecnologías de la

información, lo cual exige importantes procesos de capacitación en estos avances.

Profundizando en las capacidades estratégicas y político-estratégicas, el Ejército implementa sistemas de mando y control que permiten integrar los sistemas de armas para la resolución exitosa de la batalla. Éste es un campo propicio para la incorporación de nuevas tecnologías.

Hace quince años, informó, la institución desarrolló un sistema de simulación para entrenar comandantes en el campo de batalla, sin necesidad de ir a terreno.

El modelo se utilizó para diseñar un sistema de simulación de conducción de medios de catástrofe, que ha permitido entrenar funcionarios municipales en Santiago, Arica y otras provincias. Hoy existe un proyecto del FONDEF, en conjunto con la Academia de Guerra del Ejército, la Academia de Politécnica Militar y la Universidad del Norte, para diseñar un nuevo sistema de simulación en caso de catástrofe. Se debe destacar, dijo, que ciertas aplicaciones militares son susceptibles de un traspaso inmediato al área civil, lo que reporta una ventaja evidente para el país.

Las TICs, añadió, son una herramienta clave para la gestión del conocimiento, que a su turno se erige en una piedra angular para el desarrollo tecnológico del Ejército.

En ese entendido, esta rama castrense llevó a cabo un análisis y evaluación acerca de sus necesidades tecnológicas o científico-tecnológicas, que denominó Proyecto ATENEA. Se trató de un esfuerzo inédito que buscó sentar las bases para la planificación del desarrollo tecnológico, en función de las cuatro capacidades que esta arma militar debe generar. El objetivo es que el Ejército esté en condiciones materiales y humanas para su plena inserción en la sociedad del conocimiento.

La evaluación permite al Ejército reconocer sus carencias y, por lo mismo, colaborar y actuar en conjunto con entes estatales, universitarios, empresariales e industriales y con organismos internacionales, para buscar mancomunadamente el conocimiento tecnológico que requiere.

Por otra parte, el análisis crítico permite adquirir conciencia de la dinámica del entorno, lo cual facilita la apertura del Ejército para identificar las señales de cambio y su flexibilidad para adaptarse a las nuevas circunstancias y recibir información.

Las TICs constituyen, así, un activo disponible que progresa de continuo y que, en el contexto de la sociedad del conocimiento, estimulan al Ejército para pensar su organización más apropiada de manera de trabajar cooperativamente con otras entidades.

Concluida su exposición, hizo uso de la palabra el Jefe del Comando de Telecomunicaciones, Brigadier señor Julio Figueroa.

El Oficial explicó que, en lo que respecta a sistemas de mando y control, el Ejército se encuentra estudiando y materializando el desarrollo de un sistema definido como la integración de los procesos de gestión, tanto operacionales como de comunicaciones, de computación, inteligencia y de los procedimientos en funcionamiento que posee para su accionar. Lo anterior genera conocimientos propios, impulsa la creación de una masa crítica para el desarrollo de capacidades y facilita la autosuficiencia tecnológica.

En este ámbito, dijo, la Academia de Guerra del Ejército está diseñando un Sistema de Autocontrol que contempla las siguientes habilidades: visualización de una carta digital georeferenciada mediante un computador portátil; localización de la posición de la unidad y carta digital por medio de un receptor GPS; transmisión de información práctica y de localización mediante simbología militar estándar, y transmisión de mensajes de texto y elaboración de órdenes gráficas. Los aspectos mencionados son esenciales en el área táctica. Esta tecnología será aplicada, más tarde, en cada unidad de combate o batallón.

Además, la Academia Politécnica Militar ha trabajado en un Programa de Mando y Control, cuyo objetivo es desarrollar capacidad tecnológica en el área de comando, control, comunicaciones, computación e información. Este programa persigue generar conocimientos propios e impulsar la creación de una masa crítica para el desarrollo de capacidades en un ambiente operacional común, por medio de los sistemas de maniobra, inteligencia, defensa antiaérea, apoyo de fuego, apoyo logístico, apoyo administrativo, fusión de datos y guerra electrónica. Todo ello, sobre una plataforma de sistemas de comunicación e información que apoya al Estado Mayor y, en definitiva, al comandante de una unidad.

El Proyecto FONDEF que lleva a cabo la Academia de Guerra, denominado SIGEN, señaló, consiste en un modelo de simulación para la gestión y entrenamiento en situaciones de emergencia. Actúan como investigadores la Academia Politécnica Militar y la Universidad Católica del Norte, y como patrocinadores el Instituto Geográfico Militar y la Oficina Nacional de Emergencias del Ministerio del Interior. Tendrá aplicabilidad en emergencias a nivel regional y utilizará programas de simulación e inteligencia artificial.

CONICYT ha asignado \$200.000 miles para el proyecto, y su plazo de ejecución es de dos años, a contar de mayo de 2003. La patente de este sistema es de propiedad del Ejército de Chile y, por ende, del Estado.

También merece citarse el Programa sobre Sistema de Entrenamiento de Gestión de Instituciones y Organizaciones (SEGIN), para la prevención y gestión de emergencias. A la fecha, se han capacitado alrededor de mil personas de las municipalidades de la Reina, Maipú, Peñalolén, Conchalí y Arica.

En materia de telecomunicaciones, el Ejército cuenta con una red de mando institucional, denominada HERMES, que posee un subsistema de microondas con las siguientes características: red digital de microondas punto a punto, con ciento veintitrés estaciones en las bandas de 1,5 ó 2,3 y 7 Ghz., que permitirá la transmisión de voz, datos y videoconferencias; capacidad para cuatrocientos ochenta canales, a 64 Kbps. por segundo cada uno, con una definición de cuatro mil kilómetros lineales (Arica a Puerto Varas), y con proyección satelital hacia Coihayque y Punta Arenas (esto es, Séptima y Quinta Divisiones del Ejército).

Por su parte, añadió, el sistema de conmutación telefónica, esto es, de redes estructuradas a base de servidores de conmutación de última generación, constituye un subsistema que, integrado a la red de microondas institucional, permite conformar una red privada capaz de soportar aplicaciones de voz, datos y videoconferencia; servidores de enrutamiento capaces de gestionar comunicaciones en tiempo real; una red de conmutación privada integrada a la red pública en cada uno de sus nueve nodos, vale decir, en los asientos de cada una de las unidades operativas o divisiones del país (dos en Santiago, en el edificio de las Fuerzas Armadas y el Comando de Telecomunicaciones), y una arquitectura y capacidad de tráfico que imposibilita el bloqueo en las comunicaciones de mayor demanda de tráfico.

A lo anterior, se agrega un Sistema de Comunicaciones de Campaña que se estructura como una red de campaña a base de nodos, orientada a la realización de operaciones militares. Constituye una plataforma de comunicaciones sobre la cual corre una aplicación de mando y control, se integran las redes fijas de conmutación de datos, a través de la red de mando institucional, en cualquiera de sus puntos y proporciona servicios de telefonía, fax, correo electrónico, transferencia de archivos y videoconferencia.

El Proyecto Blanco, de transmisión de datos y videoconferencia del Ejército, permitirá integrar cada una de las unidades operativas de las divisiones del Ejército, mediante tres subsistemas. El primero, es un subsistema de videoconferencia que considera la instalación de monitores de treinta y cuatro pulgadas, pizarra electrónica, cámaras de alta resolución y cámara de documentos. El segundo, un subsistema de solución de comunicaciones de los comandos y altas reparticiones de la Región Metropolitana, organismos que no contaban con una integración a través de microondas. El tercero, un subsistema de transmisión de datos con su respectivo switch, router y encriptador. Se espera su plena operatividad para diciembre de 2003.

La red de transmisión de datos, dijo, cuenta con un correo institucional, un portal web de la intranet del Ejército, y las respectivas redes de área local en las distintas unidades operativas del país, considerando además organismos que pertenecen a la Comandancia en Jefe del Ejército. Por ahora se encuentran fuera de esta red el Comando de Salud y la Brigada de Aviación del Ejército.

El portal web del Ejército es visitado diariamente por más de doscientas cincuenta personas, contiene vínculos orientados a escolares y menores de edad y también a instituciones nacionales y extranjeras.

Por último, comentó que la Academia Politécnica Militar elabora un proyecto piloto para la implementación de una infraestructura de clave pública, que habilitará aplicaciones que necesitan de un alto grado de seguridad. Este tipo de infraestructura proveerá al Ejército de servicios de criptografía, de llave pública y firma digital, de tal forma de garantizar la confiabilidad, el control de acceso, la integridad de los datos y la autenticación de los entes participantes.

A continuación, intervino el Director del Instituto Geográfico Militar, General señor Pablo Bran, quien expuso acerca de la cartografía digital, el comercio electrónico y la gestión de organizaciones.

Luego de reseñar brevemente algunas funciones de extensión y difusión del Instituto en el campo del conocimiento de la geografía y cartografía nacional y universal, para las que opera con una imprenta propia, el personero señaló que este organismo cuenta con dos sistemas, a saber, una intranet que permite manejar los sistemas de información estratégica, productiva, documental y de correo interno, y un portal web que incorpora al Instituto al comercio electrónico, y que le permite vender sus productos, el denominado "clearing house" y manejar su correo electrónico.

El Instituto, prosiguió, ha optado por el uso de ambas redes como una manera de asegurar que la información militar clasificada no pueda ser invadida o interceptada.

Más adelante, el Director del Instituto detalló los ámbitos que comprende el sistema de información estratégica, en actual explotación, que permite la adecuada gestión administrativa, financiera y productiva, con todos los subsistemas que lo componen.

En lo que concierne al sistema de la red productiva, sostuvo que implica una serie de servidores que administran todo lo relativo a producción cartográfica, de control de calidad, información fotogramétrica, y los respaldos informáticos. Además, incluye las herramientas que permitirán a los usuarios utilizar la futura información geoespacial que estará a su disposición.

Desde que partiera la cartografía digital en nuestro país, agregó, los levantamientos cartográficos han seguido un proceso que contempla una planificación previa, las fotografías aéreas respectivas, el trabajo de terreno (esto es, la medición en terreno de los puntos geodésicos) y la clasificación de campo (para completar los antecedentes que no muestran las fotografías).

Posteriormente, viene el proceso de aerotriangulación, esto es, el cálculo de los valores de las coordenadas de todos los puntos de la fotografía aérea, en base a las mediciones que se hicieron en terreno. Esto se lleva a cabo en forma analítica mediante instrumentos computacionales especiales.

Luego, comienza la fase de captura de datos o de restitución digital, esto es, la traducción de la fotografía aérea a un dibujo o plano. En ese momento interviene el Departamento Cartográfico, que ejecuta el proceso de edición cartográfica y de manejo de la información para su estandarización según normas internacionales. Ello implica la aplicación de mecanismos de control de calidad, para detectar errores y quedar en condiciones de efectuar la edición final. El producto resultante es la carta digital y el plano impreso.

Respecto de las nociones actuales de la geodesia, explicó que antes de la aparición de las TICs se consideraba algo estable, pues se suponían las coordenadas terrestres como puntos fijos. Sin embargo, con la tecnología actual

ha quedado demostrado que las redes geodésicas están en permanente movimiento a velocidades variables, según la zona del globo terráqueo en que se realice la medición.

De allí que sea necesario conocer exactamente la posición de cada uno de los puntos que existen en el país. Al efecto, se ha instalado una serie de estaciones a lo largo del territorio nacional en conjunto con consorcios universitarios (chilenos, estadounidenses y alemanes), y se han suscrito convenios con sistemas internacionales de referencia.

Con las estaciones fijas el Instituto ha obtenido precisión milimétrica, así como las coordenadas de esos puntos y sus campos de velocidades. Esto permite confeccionar el soporte de las redes geodésicas y poseer información actualizada para trabajos técnicos y de investigación destinados a producción cartográfica. El sistema, además, aporta conocimiento avanzado acerca de la dinámica terrestre.

El Instituto, informó, cuenta con sistemas de posicionamiento global (GPS, por su sigla en inglés) que se utilizan para trabajo en terreno, así como computadoras de última generación para cálculos geodésicos. En cuanto a los programas computacionales, se emplean softwares extranjeros y desarrollados por los científicos del Instituto.

El organismo, dijo, tiene capacidad para realizar toda su actividad en forma digital, esto es, procesamiento de imágenes satelitales, entre otros fines, para el estudio de recursos naturales.

Cobran relevancia, en este contexto, dos departamentos del Instituto, a saber, el de Investigación y Desarrollo y el de Planificación de Estudios.

Desde el punto de vista de la cartografía digital, el Instituto produce hoy cartografía a escalas 50 mil, 250 mil y 500 mil; realiza procesos de captura, control de calidad y edición gráfica, y está abocado a transformar la cartografía digital en formato DGN en una base de datos geoespacial, para su utilización por los sistemas de información geográfica de entes públicos y privados. Asimismo, elabora un proceso de resimbolización y de publicación para imprimir sus cartas.

En la cartografía a gran escala, se pretende acometer la cartografía 1:1000 para su uso por los municipios. Se trata de cartas que contienen información completa, y que incluso muestran detalles como ubicación de grifos, tapas de alcantarilla o postes del alumbrado público.

Para cumplir con su función de información geográfica, tanto nacional como internacional, el Instituto produce discos compactos multimediales e interactivos.

En colaboración con la Academia Politécnica Militar, el organismo desarrolló un manual digital de lectura de cartas topográficas, de amplia aceptación y uso en la educación universitaria y en el Ejército. Pronto llegará al mercado un atlas histórico digital de Chile.

Enseguida, el personero aludió a la extensa colección de atlas, mapas, planisferios y volúmenes de libros científicos, geográficos y de divulgación que genera el Instituto, que han merecido diversos premios en Chile y el extranjero.

En materia de investigación científica, mencionó especialmente el proyecto que lleva a cabo en conjunto con universidades nacionales y entidades extranjeras (entre ellas, el Instituto Cartográfico Geodésico Alemán), por un valor de US\$ 15.000 miles, que permite fijar la posición de la tierra en el espacio, conocer la órbita de satélites artificiales, medir la gravedad e identificar las mareas terrestres, conocer los movimientos telúricos y efectuar las correcciones que por razones meteorológicas afectan todas las mediciones.

El Instituto, dijo, ha venido adquiriendo cierta experticia en el uso de imágenes de radar para actualización cartográfica y generar cartografía nueva, especialmente en zonas donde existe mucha nubosidad.

En otro orden de ideas, cuenta con un software que se denomina ORCA destinado a apoyar a las unidades menores del Ejército, mediante el empleo de cartografía digital para artillería e infantería y algunos trabajos del arma de ingenieros y blindados.

El personero destacó, también, la participación del Instituto en el llamado Sistema Nacional de Información Territorial, creado a instancias del Presidente de la República.

En dicho ámbito, le ha correspondido coordinar a los entes públicos que producen información territorial básica, de manera de unificar el lenguaje y generar los datos cartográficos necesarios. Este sistema permitirá un importante ahorro de recursos fiscales, así como acceder de manera rápida y fidedigna a la información de que se trata. Es un esfuerzo de proporciones, comentó, pues supone diseñar una estructura de datos espaciales con el objetivo de generar un marco regulatorio que, a la luz de estándares aceptados, recursos humanos y financieros, permita producir, procesar, almacenar y mejorar la información que se administra y distribuye a través de redes electrónicas.

Todo lo expuesto, argumentó, ha debido ser resguardado de ataques informáticos y virus computacionales, lo que ha exigido al Instituto estar absolutamente actualizado en esta materia.

Un aspecto medular ha sido la capacitación del personal que labora en el organismo, dada la complejidad de los sistemas y tecnologías en aplicación.

Ronda de preguntas

Concluida la presentación del Ejército, tuvo lugar una ronda de preguntas. En ella se produjeron las siguientes intervenciones.

El señor Fernando Prieto se mostró interesado en conocer el uso de la informática para la administración interna del Ejército, en términos de adquisiciones, logística, inventarios y personal.

El representante del Ejército sostuvo que en las áreas de guerra electrónica y comunicaciones, así como en cada una de las unidades operativas, existe un Departamento de Informática y Computación, y a nivel de los regimientos, una sección de informática y computación. La dirección corresponde a un comité permanente del Estado Mayor General del Ejército, presidido por el Jefe del Estado Mayor. A dicho comité le compete fijar las políticas institucionales en materia de adquisiciones. Además, dijo, existe un plan de desarrollo informático, estructurado por etapas, a dos o tres años.

Concluyó indicando que si bien en lo operacional ha habido claros avances, se observa aún cierta falta de adecuación en materia organizacional. Esta es un área que todavía debe acometerse, para lo cual el Ejército está abierto a escuchar sugerencias y aportes.

El señor Ricardo Baeza consultó acerca de la antigüedad de la red informática de esta rama castrense, en especial su grado de "tolerancia de fallas".

El personero del Ejército explicó que se trata de una red de cuatro mil cuatrocientos kilómetros lineales, entre Parinacota y Puerto Varas. Sus errores y fallas por microcortes son mínimos. El Proyecto Blanco Primero, no obstante, supondrá un plan de desarrollo de toda la mecánica interna institucional.

Por otra parte, agregó, en materia satelital el Ejército participa con ENTEL Chile, que lleva los enlaces desde Santiago a Coihayque y Punta Arenas.

El Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Cristián Nicolai, preguntó acerca de la visión del Ejército respecto de la vinculación entre TICs y seguridad nacional, en términos del tratamiento de la información y políticas de seguridad de la misma.

El personero del Ejército sostuvo que en los campos de la disuasión y de la cooperación internacional, las acciones de la institución, tanto en

telecomunicaciones como en aspectos informáticos, se realizan considerando su seguridad, esto es, que las redes no sean interferidas en caso de conflicto, de manera de tener en la guerra electrónica un rol activo y adecuado. No obstante, se trata de una actividad que se lleva a cabo bajo la tuición del Estado Mayor de la Defensa Nacional, por lo que involucra a todas las ramas castrenses.

En cuanto a la seguridad de que las redes funcionen, esto es, que sean estables, se está diseñando un sistema de mando y control que persigue crear interfaces de comunicación entre diversos sistemas de armas.

Dado que el Ejército no adquiere un sistema único de armas, necesita generar capacidad para que las unidades de combate puedan interconectarse entre sí y con el alto mando, teniendo presente que se utilizan modelos de telecomunicaciones de distinta antigüedad. Este proceso es extremadamente complejo e impone desafíos tecnológicos de ardua solución.

El señor Jorge O'Brien, preguntó si el Ejército ha considerado usar en el futuro redes públicas.

El personero castrense explicó que existe planificación interna del Ejército para considerar las redes públicas de telecomunicaciones como respaldo, especialmente en situaciones de catástrofe. En caso de guerra también hay una planificación que persigue mantener coordinación para una caída de la red. El Ejército necesita comunicaciones seguras y encriptadas para un campo de batalla moderno, y estos sistemas difieren técnicamente de las redes públicas.

En todo caso, dependerá de los distintos niveles de acción el tipo de uso que se dará a las redes, sean públicas o dedicadas.

El señor Nussbaum se mostró interesado en conocer la dependencia del GPS en la guerra electrónica y el manejo de las intervenciones nocivas a las redes.

Si fallara el satélite, dijo el personero del Ejército, y quedaran inutilizados los GPS, se cuenta con sistemas antiguos que todavía permiten el funcionamiento de muchas armas.

No obstante, en una hipótesis semejante, cabría pensar que el problema también afectaría al adversario. Se trataría entonces de una limitación propia del campo de batalla. El Ejército no puede prescindir de las nuevas tecnologías, aunque tampoco puede olvidar las antiguas.

Entrando en el detalle de la pregunta, dijo que el Sistema de Posicionamiento Global (GPS), de origen estadounidense, opera con veinticuatro satélites. Además, existe el sistema CLONAS de origen ruso, que ocupa la misma cantidad de satélites. Por su parte, los países de Europa están creando un nuevo sistema. A propósito de la Guerra contra Irak, el sistema GPS no pudo ser saboteado porque significaba crear un caos mundial para la navegación aérea y marítima. En las condiciones actuales, es prácticamente imposible que se dé la hipótesis. Si se emitieran señales falsas, que implicarán márgenes de error de sesenta metros, en la información suministrada, los centros terrestres rápidamente lo descubrirían y generarían las correcciones necesarias.

El señor Carlos Sanhueza consultó en relación con la incorporación de las TICs en la malla curricular de las instituciones de educación militar.

El personero del Ejército recordó que la institución realizó un análisis crítico acerca de su desarrollo científico tecnológico, y sus requerimientos en la materia. El sistema educativo del Ejército está obligado a dar cuenta de las TICs en las mallas curriculares, identificando, para cada necesidad institucional, el perfil profesional requerido. Así, por ejemplo, para cierta área un experto porque tiene que innovar, o para otra, una formación de nivel básico porque basta con un usuario de la tecnología. Actualmente se está capacitando al personal en determinadas tecnologías, para luego, en la Academia Politécnica Militar, formar ingenieros en correspondencia con las demandas científicas y tecnológicas de la institución.

A nivel de los oficiales de Estado Mayor que deben adoptar decisiones en el campo de batalla y táctico, se contempla en los currículos de la Academia de

Guerra del Ejército la formación necesaria para que comprendan aspectos tecnológicos.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo preguntó si las TICs implicarán redefinir el Servicio Militar y orientar el futuro hacia la existencia de un Ejército profesional, si las condiciones económicas del país lo permitieran.

El personero castrense expresó que el SMO coloca al recluta en un ambiente en el que ya se ha incorporado la tecnología. Pero, el Ejército también pretende entregar al soldado una formación más profunda que le permita actuar en un ambiente difícil, hostil. Casi todos los reclutas tienen hoy IV Medio rendido, lo que redundaría en una espontánea profesionalización del aparato militar. Por razones económicas, no es posible estructurar el Ejército en base a soldados profesionales, aunque ciertos cargos por su especificidad y complejidad deben ser desempeñados por personal de planta.

El señor Ricardo Majluf reflexionó acerca de la fragilidad de las comunicaciones en la zona sur. Desde el punto de vista de la soberanía, de la educación y de la defensa, dijo, es necesario extender hacia esa zona las redes de comunicaciones. La idea lo motivó a preguntar respecto de la visión del Ejército en materia de integración austral.

El personero respondió que para el Ejército la integración de la zona sur al resto del territorio nacional es un elemento esencial. Las redes institucionales, señaló, están disponibles para colaborar al desarrollo de este aspecto.

2) Exposición de la Armada de Chile

Al hacer uso de la palabra, el Director de Programas, Investigación y Desarrollo, Contraalmirante señor Cristián Gantes, señaló que el proceso de incorporación de TICs en la Armada se concreta por intermedio de la Dirección a su cargo. A la Dirección, dijo, le compete centralizar y coordinar su desarrollo, dirigiendo los diferentes proyectos. Luego, los mandos administradores de sistemas inician la fase de explotación, existiendo varios mandos administradores de sistemas, estrechamente relacionados con determinados ámbitos de gestión, tales como personal, material, financiero y marítimo.

La autoridad técnica en esas materias es el Servicio de Telecomunicaciones e Informática de la Armada, que define las normas y estándares que se deben considerar en el desarrollo de esas actividades de orden tecnológico, y orienta al organismo encargado de incorporar las tecnologías de la información.

En cuanto a la red de mando y control estratégico, prosiguió, presenta una cobertura global, lo cual permite asegurar el traspaso de órdenes e informaciones a las unidades desplegadas en aguas nacionales e internacionales, con reparticiones ubicadas a lo largo del territorio nacional y con misiones y agregaduras en el exterior. A través de esta red se transmiten voz y datos, representando el medio de mando oficial de las instituciones. Por esta razón, a esta red se integran los diferentes niveles jerárquicos que componen la organización de la Armada y que en cada uno de ellos tienen la responsabilidad de mando. Para concretar estos enlaces, se utilizan la banda DHF, microondas y redes públicas, nacionales e internacionales.

El sistema de mando y control permite la toma de decisiones en el campo táctico, integrando y exponiendo la información proveniente de diversas fuentes y sensores en tiempo real. Se encuentra instalado en todas las unidades de la escuadra, submarinos, aeronaves de exploración, helicópteros y lanchas misileras. Esta tecnología constituye la base para el desarrollo del nuevo sistema de mando y control que se instalará en las fragatas que serán adquiridas en el futuro.

La estructura de enlace se basa en sistemas de tipo satelital, comunicaciones en la banda de VHF, UHF y HF. Esta tecnología puede ser usada en manejo de crisis y catástrofes. La plataforma de tecnologías de la información y comunicaciones de la Armada está basada en una red montada bajo el protocolo TCPyP, permitiendo interconectar a más de ciento cincuenta redes locales, ubicadas en distintas unidades y reparticiones.

En este sentido, destacó que existen más de cuatro mil quinientas computadoras en línea que permiten hacer uso de los servicios existentes en la red o en intranet.

La cobertura de la red se extiende de Arica a Puerto Williams, utilizando diferentes tecnologías de conexión, tales como enlaces satelitales, fibra óptica, redes de microondas y redes públicas de datos.

Los principales servidores se encuentran en distintos centros de procesamiento, los cuales se diferencian de acuerdo a las funciones que cumplen. Asimismo, a partir de esta red se otorgan los servicios propios del ámbito marítimo que tienen relación con la civilidad. La institución, explicó, cuenta con sistemas de información que apoyan la gestión en ámbitos específicos, entre los que mencionó:

- el sistema de administración "logístico integrado salino".
- el sistema de remuneraciones para el pago de sueldos del personal.
- los sistemas de recursos humanos, que comprenden tecnologías para apoyar las funciones que se derivan de la administración del personal, del otorgamiento de prestaciones de salud y para sostener las actividades educacionales y formativas de la Armada.
- los sistemas financieros y de contabilidad, para apoyar el manejo de los recursos en moneda nacional y extranjera que deba realizar la institución.
- los sistemas de auditoría interna, usados preferentemente por la Contraloría de la Armada para verificar el correcto uso de los recursos fiscales (este es un software de desarrollo interno).
- los sistemas de apoyo a los mandos operativos, entre los cuales se destaca el "win ploter" que soporta las funciones estratégicas de mando y control (también desarrollado en la institución).
- los servicios de correo electrónico, intranet e Internet, que permiten el tráfico de información para coordinar diversas actividades, ya sea internas o con la civilidad.
- el sistema de contabilidad de costos para conocer en forma consolidada el valor de las actividades desarrolladas con el propósito de determinar el impacto económico de las decisiones adoptadas.

A continuación, el personero se refirió al denominado Sistema Integrado de Administración Logística (SALINO), utilizado en la administración de las áreas de abastecimiento y mantenimiento. Además, otorga facilidades para ejercer el control de las actividades que anualmente se realizan en la Armada, considerando los aspectos financieros pertinentes. En la actualidad, es utilizado por toda la institución con distintos niveles de acceso, de acuerdo a su función. A futuro, se incluirán otras funcionalidades, aumentando la capacidad de análisis de gestión.

El sistema, informó, fue desarrollado entre la Armada y una empresa australiana, opera en línea con un catálogo único a nivel institucional, incorpora manuales técnicos e integrados y captura la totalidad de las transacciones en las áreas materiales y de mantenimiento. Así, permite una visión en tiempo real sobre la disponibilidad que se tiene de los distintos equipos y sistemas. Si se extiende a las unidades, permite conocer su disponibilidad de funcionamiento. Este software ha sido aplicado en la minería.

Respecto del Sistema de Información Marítimo, señaló que está diseñado para mantener el control global del tráfico marítimo, permitiendo observar en forma gráfica (por medio de información geográfica) la situación de naves y artefactos navales que se encuentran en el área nacional. Asimismo, como valor agregado, permite conocer las características del buque, la individualización del capitán, los lugares de destino, etc. Permite, además, imponerse del estado de faros y balizas y de la situación de los pesqueros industriales que poseen el

sistema de posicionamiento para naves pesqueras. En una primera etapa, la Armada prevé comercializar este software a nivel latinoamericano.

En materia de servicios a la sociedad, dijo, éstos se concretan interactuando con algunos de los sitios web de la Armada. Así, por ejemplo, la hora oficial de Chile, que se encuentra ubicada en el sitio web del Servicio Hidrográfico de la Armada es presentada en tiempo real; y la interacción financiera contable permite, entre otros aspectos, la relación con bases de datos de entidades financieras para actualizar movimientos contables, como conciliaciones bancarias derivadas de facturas por servicios cancelados.

A través de los sitios web se accede a reglamentos y publicaciones de apoyo, que se actualizan en línea. Asimismo, es posible acceder a información meteorológica del borde costero y de zonas marítimas, como también a información de interés para los navegantes, lo que contribuye a contar con mejores elementos de seguridad para la navegación.

También por esta vía, agregó, se entregan servicios a los agentes del sector marítimo que solicitan alguna información o requerimiento, como por ejemplo, solicitud de atraque de naves o autorización para ingreso de trabajadores portuarios para laborar en una nave, entre otros.

Asimismo, se establecen instrucciones y procedimientos para la obtención de servicios y respuestas a consultas vía web o a través de correo electrónico, a los agentes marítimos y público en general. En este ámbito citó, por ejemplo, el concurso único de admisión, las consultas relativas a la obtención de matrícula de pescadores artesanales, la difusión de directivas y procedimientos en distintos puertos e informaciones relativas a calados de fondeo y sitios de atraque.

Por otra parte, se cuenta con las facilidades para entregar información científica del ambiente marítimo, como por ejemplo, lo relativo al plan de observación del ambiente del litoral, mediciones de sedimentos en puertos, temperatura superficial del mar, entre otros. A futuro, se tiene considerado profundizar los intercambios de información con la civilidad, intensificando el uso de las tecnologías de la información.

Destacó, enseguida, el alto número de visitas diarias que recibe el portal de la Dirección del Territorio Marítimo y Marina Mercante, y la diversidad de gestiones e informaciones que se pueden hacer y obtener en él. Aplicando tecnología se ha podido reemplazar la tramitación por mesón de casi cien mil documentos y solicitudes, mejorando ostensiblemente el servicio público marítimo.

En el ámbito hidrográfico, explicó que el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada cuenta con sistemas de adquisición de data hidrográfica, data geodésica, información oceanográfica y producción de cartografía de la más alta tecnología. Uno de los equipos recientemente implementados en el SHOA es el ecosonda Multihaz. Este equipo está instalado a bordo del Cabrales, buque construido en ASMAR, y permite obtener la real y completa configuración del fondo marino. La información se utiliza para producir cartas náuticas, efectuar estudios geomorfológicos y análisis oceanográficos, entre otros. El levantamiento del perfil tridimensional del fondo marino se logra con 100% de cobertura, lo que contribuye a brindar mayor seguridad en la navegación y a facilitar el análisis del fondo marino para su explotación industrial. Esta tecnología apoya decididamente a la industria pesquera, especialmente en la pesca de arrastre o de cerco.

En materia de cartografía electrónica, sostuvo que se trata de sistemas que interactúan con los actuales procesos hidrocartográficos utilizados para confeccionar cartografía náutica. Esto permite el ofrecimiento de un sistema de cartografía moderno, preciso y exacto, contribuyendo a brindar seguridad en la navegación.

Como un servicio relevante en hidrografía, mencionó la existencia de una red de estaciones para obtener información de mareas en tiempo real. Los datos obtenidos desde cualesquiera de los sensores localizados a lo largo del país son transmitidos vía satélite hacia la estación maestra ubicada en Valparaíso, donde

se efectúa el monitoreo de las variaciones de marea. Esta información es analizada y complementada con otras fuentes de investigación, constituyéndose en una pieza fundamental del sistema de alarma de maremotos del Pacífico.

Componente indispensable del sistema de alarma de maremotos, dijo, es el sistema TREMORS, cuyo sensor se encuentra instalado en el cerro El Roble. Se trata de un instrumento de detección de terremotos de larga distancia, cualquiera sea su magnitud, no sólo en el país sino que en cualquier zona de la cuenca del Pacífico. Una vez detectada, la información sísmica se transmite vía Internet, telefónica o radial a la ONEMI y demás organismos gubernamentales encargados de difundir la alarma respectiva.

Señaló, a continuación, que uno de los proyectos que se llevan a cabo consiste en la renovación de enlaces con las unidades a flote, mediante tecnologías de tipo satelital, enlaces en las bandas UHF y VHF y sistemas de integración con las redes terrestres. Se considera utilizar tecnologías COTS, pero adaptadas a la realidad institucional. Este proyecto tiene un horizonte de nueve años y privilegiará el empleo de capacidades nacionales, sobre todo en aquellos ámbitos en que se presenten efectivas ventajas de costo.

A su turno, agregó, la renovación de enlaces entre unidades terrestres persigue modernizar la red terrestre de datos, que contribuye a materializar las funciones de transferencia de documentos electrónicos y mensajes con la debida seguridad. En su desarrollo se contempla aprovechar la plataforma informática existente, lo cual permitirá ampliar el número de usuarios. Además, se considera desarrollar el sistema con los medios propios de la institución más el apoyo de la industria nacional, en un lapso de tres años.

En materia de gestión, aludió al Sistema Logístico Integrado, ya descrito. Al respecto, reiteró que las bases para licitar la construcción de nuevas fragatas prevé que el soporte de software sea asumido, en parte importante, por la industria nacional, lo que exige un grado de transferencia de conocimientos apropiado a esta área.

El Proyecto sobre Sistemas de Gestión está destinado a integrar las diferentes bases de datos mediante un repositorio común. Se empleará, preferentemente, para obtener información que contribuya a la toma de decisiones, como también para evaluar la marcha de la institución. El sistema será desarrollado con empresas nacionales, más un grupo de especialistas de la institución. Considera utilizar bases de datos de tipo documental, software de extracción de datos con potencialidades para crear estructuras de almacenamiento, anchos de banda acordes a la exigencia de transferencia, plataformas computacionales comerciales y elementos de seguridad asociados.

La integración del sistema de adquisiciones y finanzas tiene por objeto consolidar en un solo medio tecnológico el proceso de adquisiciones, a nivel nacional y extranjero, con el sistema financiero institucional, de manera de asegurar una estrecha interacción entre ambos y agilizar este proceso.

En otro orden de ideas, sostuvo, el desarrollo de plataforma multiservicios implica reunir en una sola la totalidad de las redes que actualmente son utilizadas para ofrecer los servicios de voz, datos y vídeo que requiere la institución. Lo anterior, bajo un protocolo estándar comercial.

En el ámbito de los intereses marítimos, sobre la base de la tecnología ya instalada, la Armada pretende consolidar y profundizar la interacción con el ambiente marítimo, lo cual implica, a nivel nacional e internacional, la integración con otros servicios públicos y privados para el intercambio de información electrónica.

La institución, señaló el personero, ha advertido la necesidad de incrementar la implementación y uso de la certificación digital, la prestación de servicios públicos en lugares aislados y el uso de las capacidades instaladas en casos de catástrofe y manejo de crisis.

El sistema integral de administración del borde costero obedece a la necesidad de gestionar la tramitación de una concesión marítima bajo el concepto de ventanilla única, en el contexto de las orientaciones que permitan consolidar

el concepto de Gobierno Electrónico. En este sistema interactúan los usuarios que tienen o solicitan una concesión marítima con DIRECTEMAR y la Subsecretaría de Marina, respectivamente, por medio de una aplicación web que se incorpora a un sistema de información geográfico. De esta manera, los solicitantes cuentan con información actualizada y veraz acerca del trámite requerido.

En el ámbito de los intereses marítimos, el proyecto de boyas DART permitirá conocer cualquier generación de maremoto antes de que éste llegue a la costa. La boya interactúa con otros sensores, los cuales advierten cualquier variación que esté fuera de los parámetros normales del nivel del mar, advirtiendo así la presencia de un maremoto. Posteriormente, la información es transmitida vía satélite al sistema de estaciones monitoras en tierra.

Concluyó su exposición destacando que la Armada de Chile pretende integrar las TICs como una herramienta de apoyo a las funciones que desempeña, pero, por una parte, privilegiando el desarrollo de la industria nacional en la medida que ello represente una ventaja de costo efectiva y, por otra, profundizando el desarrollo de estas tecnologías en aquellos ámbitos que permitan una mejor interacción en los servicios entregados a la sociedad.

Ronda de consultas

El señor Carlos Sanhueza consultó por la existencia de algún nivel de coordinación entre las distintas ramas castrenses, que permita un desarrollo tecnológico armónico entre ellas. Iniciativas de esa naturaleza, dijo, propenderían a generar positivas economías de escala.

El personero de la Armada contestó que la coordinación existe. Así, en el Estado Mayor de la Defensa se acaba de concretar un proyecto de mando y control conjunto, que aprovecha en gran medida la experiencia de todas las ramas de las Fuerzas Armadas en esta materia. Admitió que este es un tema de gran complejidad, pues además de concentrar todas las tecnologías relacionadas con las comunicaciones, se debe trabajar en tiempo real y en un ambiente seguro.

Profundizando en la respuesta, el Director de Telecomunicaciones e Informática del Estado Mayor de la Defensa Nacional sostuvo que existe coincidencia entre las ramas castrenses en cuanto a que es un problema que debe ser acometido en forma coordinada y conjunta. Para ello se han creado diversos comités, entre ellos, el de Telecomunicaciones, Informática y Guerra Electrónica, para coordinar el grado de avance de las instituciones en esos ámbitos. Se busca, agregó, compartir esfuerzos, precaver duplicidades y alcanzar soluciones con capacidad de integración y operación conjunta.

Para cumplir lo expuesto, comentó, las instituciones están en permanente traspaso de información acerca de sus proyectos institucionales y se han establecido algunos estándares comunes.

El señor Baeza hizo presente que el país presenta serios inconvenientes geográficos para la instalación de redes adecuadas. En ese entendido, preguntó por la existencia de planes de contingencia que permitan precaver eventuales cortes y mantener la comunicación interinstitucional, o la utilización de redes de reemplazo.

El representante de la Armada, en su respuesta, señaló que tales riesgos se pueden acometer según el nivel y la relevancia de la información. Todos los sistemas, argumentó, se encuentran respaldados. En lo que concierne a mando y control, en caso de conflicto, se refuerzan las comunicaciones y los sistemas alternativos, de manera de garantizar que la información más relevante se transmita en tiempo real. Admitió que la mayor vulnerabilidad la ostentan las redes terrestres y telefónicas. Un ataque a estas redes sólo podría ser suplido accediendo a la comunicación satelital.

El señor Nussbaum se mostró interesado en conocer los proyectos de investigación de nuevas tecnologías o de tecnologías alternativas, para enfrentar eventuales embargos o restricciones a la adquisición de infraestructura de defensa avanzada.

El personero castrense señaló que ello implica reflexionar acerca de los proyectos de transferencia tecnológica. En el caso de la Armada, dijo, la transferencia tecnológica se entiende como la capacidad para autosustentar el desarrollo de las TICs, lo cual se ha dado merced a la interacción con algunas universidades y centros tecnológicos. La Armada ha dado un fuerte impulso a la industria nacional en la materia.

Así, continuó, el diseño de nuevos softwares de origen nacional incide favorablemente en las posibilidades de desarrollo del país, y en la formación de una masa crítica de investigadores con capacidad para innovar. Además, redundando en un asunto de costos operacionales, en la posibilidad de introducir mejoras o actualizaciones permanentes al programa diseñado y en la circunstancia de hacer menos dependiente a la institución del extranjero.

De allí es que la Armada mantenga un programa de capacitación profesional de técnicos y especialistas como una opción estratégica en el área informática, para lo cual hay oficiales ingenieros cursando estudios de maestría y doctorado en Chile y en el extranjero, para, más tarde, hacerse cargo de los proyectos de investigación de la Marina.

El señor Fernando Prieto consultó respecto de las posibilidades de certificación internacional de los softwares desarrollados en el país, y de sus perspectivas comerciales.

A juicio del representante de la Armada, el tema se vincula con los estándares de calidad de los productos informáticos. Ha sido una preocupación permanente para la Armada utilizar en el diseño y desarrollo de softwares, estándares validados internacionalmente, lo cual ha permitido que algunos productos institucionales hayan sido exportados exitosamente. En otras palabras, pretender una autonomía absoluta en la materia sería inconveniente.

El señor Francisco Brieva, a la luz de las exposiciones, caracterizó a las Fuerzas Armadas como loables consumidoras de tecnologías de información y de comunicaciones, pero no como entes capaces de gestar innovaciones significativas. En su opinión, dada la relación entre avances científicos y necesidades de defensa, faltaría un esfuerzo como país para generar perturbaciones que permitan obtener alguna ventaja en el tiempo. Reconoció, en todo caso, que este es un asunto que podría calificarse como reservado.

En su respuesta, el personero de la Armada recordó que, con motivo del embargo que en materia de armamento impuso el Gobierno de los Estados Unidos en la década del setenta, en colaboración con la Universidad Católica se desarrolló un sistema de control de tiro que permitía dirigir los cañones. El sistema se construyó en base a la tecnología nacional disponible, y se ha utilizado hasta hoy con pleno éxito.

Asimismo, dijo, cuando se desarrolló el sistema de mando y control en actual servicio en todas las unidades navales y aéreas, se tuvo que resolver un problema consistente en que los sistemas de mando y control de la época eran centralizados y requerían capacidad computacional para ejecutarse. La Armada de Chile no tenía acceso a esa capacidad computacional, entonces, en conjunto con la misma Universidad, se diseñó un sistema "distribuido" que más tarde en Estados Unidos se denominó Copérnico, y que provee la estructura de los sistemas de mando y control en uso. Chile fue pionero en el desarrollo y aplicación de esta tecnología; de manera que existen nichos en los que se puede actuar competitivamente.

Por último, dijo, existen en el área de la investigación algunos proyectos secretos que han permitido obtener logros que antes se consideraron imposibles de alcanzar. Estos proyectos podrían conferirle al país cierta ventaja estratégica o táctica.

A continuación, intervino el personero del Ejército para profundizar en la respuesta.

Sobre el particular, señaló que esta institución, en la misma época, desarrolló un programa de simulación, que, con actualizaciones y mejoras, constituye una línea de investigación privilegiada en la Academia Politécnica

Militar. El Ejército espera ser capaz de gestar una masa crítica de oficiales que pueda continuar investigando y ampliando el sistema.

Sin violar el secreto militar, sostuvo que cuando el Ejército planifica el grado de tecnología que requiere para satisfacer sus necesidades institucionales y de defensa, no lo hace sin una prolija evaluación. No se trata sólo de revisar las tecnologías disponibles en el mercado. Cualquier decisión se funda en las capacidades de un hipotético adversario, con el objetivo de que la incorporación de tecnología sea suficiente como para obtener una ventaja en un supuesto campo de batalla.

La política de defensa chilena se define como esencialmente disuasiva. A la luz de ese criterio, se articulan operacionalmente las Fuerzas Armadas.

Por otra parte, dijo, no se puede olvidar que se trata de tecnologías caras. Ninguna rama de las Fuerzas Armadas puede irresponsablemente acometer proyectos sin financiamiento. De allí es que las decisiones en la materia sean equivalentes al tamaño de la economía nacional. El crecimiento económico del país, sin duda, beneficia las capacidades de innovación tecnológica de las Fuerzas Armadas. No obstante, hay tecnologías clave que motivan opciones claras porque implican superioridad estratégica. Otras son básicas, no se prescinde de ellas, pero se acometen en la medida de las posibilidades.

El señor Subsecretario de Telecomunicaciones consultó acerca de cómo se plantea una política de defensa que evite situaciones de conflicto, pero que, producida la contienda, permita la victoria. Supuso que un objetivo de esta naturaleza implica cierta labor de inteligencia de la mayor importancia. Sin embargo, hizo hincapié en un aspecto no mencionado, a saber, lo que denominó el campo de batalla civil y las TICs.

En la actualidad, dijo, las personas naturales y jurídicas, públicas y privadas, han entregado gran cantidad de información personal que queda disponible en las redes virtuales. Si se paralizaran las comunicaciones o se alteraran los contenidos de información en el mundo civil, habría una repercusión en la forma que adoptara el desenlace del conflicto. El manejo de información en momentos de crisis bélicas puede ser determinante.

En su opinión, en el mundo contemporáneo cobra vital importancia una concepción de política de defensa que vaya más allá de lo que tradicionalmente se ha conocido como "campo de batalla".

En su respuesta, el personero del Ejército comentó que una de las áreas de investigación en actual desarrollo se vincula con la denominada "guerra informática", esto es, aquella consistente en el uso de tecnologías de defensa que permitan cautelar el pleno y normal funcionamiento de los sistemas de información y de comunicaciones nacionales y, además, generar capacidad ofensiva para afectar los sistemas del adversario (por ejemplo, impedir o deformar la transmisión de data, los softwares y equipos que la analizan y procesan). Existe consenso en orden a que hoy es factible una guerra que desestabilice al enemigo sin necesidad de entrar en un conflicto armado.

Las características de una guerra de ese tipo son, entre otras, su asimetría, posibilidades de avance y retroceso a voluntad y facilidad para confundirse con errores del sistema o ataques de hackers. El Ejército se encuentra en una fase de análisis conceptual y experimental acerca del tema. Se estima que es un asunto que cabría incluir dentro de la competencia de la futura Agencia Nacional de Inteligencia (ANI).

El Senador señor Flores advirtió que el concepto de seguridad necesariamente se constituye por la complementación entre el aspecto normativo y el aspecto técnico. Sobre el particular, llamó la atención sobre las dificultades que existen en Chile para establecer un diálogo fructífero que permita vincular el mundo jurídico con el tecnológico.

Enseguida, recordó que en 1997 se publicó en Estados Unidos un libro relativo al dilema de la innovación, que discurre sobre la tesis según la cual las grandes empresas no desarrollan tecnologías nuevas, sino que sólo las mejoran, lo cual las hace vulnerables a la invención marginal que hace otra

empresa. En otros casos, hay empresas grandes que han logrado beneficios merced a pequeños detalles, aunque esta alternativa es excepcional. La razón fundamental que explicaría lo dicho radicaría en que las compañías grandes no suelen concentrarse en cosas que producen pequeños ingresos. Ilustró sus comentarios con NOKIA que ha situado a Finlandia como líder mundial en tecnología de celulares, con ventas de US\$ 40 billones, que representan el 25% de las exportaciones finlandesas.

En su opinión, las Fuerzas Armadas cuentan con dos ventajas y una desventaja. La primera ventaja es su continuidad, esto es, su proyección de largo plazo. La segunda, que no obstante la renovación de personal sus líneas de acción permanecen.

Sin embargo, tienen una desventaja. Las Fuerzas Armadas operan en un país de difícil geografía, que determina una fuerte dependencia de las telecomunicaciones. La cuestión, entonces, consiste en tener capacidad para introducir innovaciones a nivel mundial en esta materia. Pero, tales innovaciones no serán posibles mientras no se logre integrar la actividad de las personas que trabajan de manera dispersa o aislada en esta área, no obstante su alta calificación profesional.

Es urgente, por lo mismo, encontrar una manera de establecer relaciones entre las instituciones y las diversas disciplinas, para generar acciones conjuntas. Chile, añadió, podría aportar en el ámbito de la seguridad fronteriza, del transporte de personas y bienes entre los Estados, con la tecnología utilizada por el Registro Civil en la confección de cédulas de identidad. Es una tecnología de exportación que podría servir para solucionar el problema existente en la frontera entre Estados Unidos y México.

Asimismo, el sistema de simulación para manejo de catástrofes podría aplicarse en grandes ciudades de países afectados por movimientos telúricos u otros riesgos de la naturaleza, por ejemplo, en Ciudad de México que está instalada en una zona sísmica.

Diálogos como el instaurado con motivo de esta sesión, dijo, pueden ser útiles para originar equipos de trabajo específicos.

3) Presentación de la Fuerza Aérea de Chile

Con motivo de su exposición, el Director de Telecomunicaciones e Informática, General de Brigada Aérea señor Pedro González, afirmó que para la FACH las TICs se erigen como una herramienta revolucionaria que puede generar significativos beneficios para el manejo del arma aérea.

Dada la velocidad de los aviones de guerra, propios y adversarios, esta rama castrense está condicionada por el tiempo. En un hipotético teatro de operaciones bélico las amenazas para el país se encuentran a escasos minutos de nuestras bases aéreas. Con el uso de las denominadas "armas inteligentes" el problema se ha agudizado.

En efecto, dijo, los aviones disparan armamento a kilómetros del objetivo, desde distancias de seguridad que constituyen perímetros lejanos al blanco. Además, se trata de armas de enorme eficacia y precisión. Tales circunstancias exigen contar con sofisticados sistemas de apoyo a la navegación, para el control y ubicación del aparato.

Lo señalado, agregó, impone a la FACH reflexionar acerca de las TICs como un desafío y una oportunidad.

La Fuerza Aérea ha trabajado con estas tecnologías desde el año 1982, mediante sistemas logísticos; de control de actividades de pilotos (SICAP); financieros (SAFI); operativos (Zeus); de transporte de carga (para planificar la capacidad de desplazamiento); de personal, y de remuneraciones.

En septiembre de 2003 se pondrá en funcionamiento el Proyecto Gobernador, que implica un cambio en la conectividad de los sistemas informáticos institucionales en cada una de las bases aéreas, y la posibilidad de masificar

la intranet institucional con la incorporación de videoconferencia y transmisión de datos a alta velocidad.

El Estado Mayor General, organismo normativo y planificador superior que asesora al Comandante en Jefe, tiene a su cargo la Dirección de Telecomunicaciones e Informática. Ésta posee un ente ejecutivo, a saber, el Centro de Informática y Computación, que se ha especializado en el mantenimiento y desarrollo de softwares y ha permitido cumplir con los requerimientos actuales.

La Dirección de Telecomunicaciones e Informática considera, también, una Subdirección de Telecomunicaciones y una Subdirección de Guerra Electrónica y Sensores, a las que compete el manejo operativo de las señales de telecomunicaciones. Destacó que a este último organismo corresponde realizar procedimientos para determinar el uso que se está dando al espectro radioeléctrico en cada una de las regiones del país.

Para la FACH, indicó, la finalidad de la guerra electrónica es asegurar la supervivencia de los aviones y maximizar los efectos de un ataque. Hablar de guerra electrónica supone aludir al uso del espectro radioeléctrico para provocar el desenganche de los radares directores de tiro, que guían las armas enemigas en contra de nuestros aviones.

A la Fuerza Aérea, explicó, le corresponde vigilar el espacio aéreo nacional, lo cual cumple con sensores a bordo de aviones o en tierra. La geografía de Chile impone serios desafíos para el logro de este objetivo, pues determina la existencia de dos teatros de operaciones muy diversos (norte y sur), y la necesidad de cambiar de centro de gravedad en forma oportuna, según el origen de la amenaza.

La circunstancia descrita es de tal importancia que, incluso, afecta al propio desarrollo de la FACH, puesto que condiciona el diseño de las redes de datos institucionales. No puede olvidarse, arguyó, que Chile es un país relativamente pequeño que no cuenta con dos flotas aéreas, aunque la que posee tiene una dimensión adecuada a las hipótesis de conflicto potencial.

El Comando de Combate considera una unidad central en Santiago encargada de la red estratégica (transmisión de voz y datos). A nivel de las unidades operativas, en cada una de las brigadas aéreas existe un grupo de telecomunicaciones de detección, que ejecuta tareas especializadas en beneficio del comandante en jefe de la respectiva brigada.

En materia operativa, mencionó el Sistema de Control de Actividades de Pilotos. Sobre el particular, dijo que se lleva un historial de vuelo de cada uno de los pilotos de guerra que es de vital importancia, considerando el costo de una hora de vuelo de un avión de combate de alto rendimiento. Este sistema permite, en última instancia, al Comando de Combate planificar y administrar todas las actividades de los pilotos.

El Sistema ZEUS, señaló a continuación, permite recoger la información de los distintos radares terrestres, mediante determinados enlaces de carácter seguro, y transmitirla hacia los puestos de mando fijos y móviles. Así, es posible elaborar un completo mapa relativo a la situación de nuestro espacio aéreo en cierto momento. En eso consiste la filosofía de un sistema automático de control.

Es posible, con todo, tratándose de zonas topográficamente difíciles, que constituyen áreas ciegas para el alcance de un radar, alimentar el sistema con información proveniente de grupos especiales.

El teatro de operaciones norte, advirtió, es el que presenta mayor complejidad, por lo que a su respecto se ha puesto énfasis en el desarrollo de una infraestructura de telecomunicaciones pertinente.

En lo que concierne al aspecto logístico, informó, existe una base de datos relacional conectada a múltiples sistemas particulares, como el de armamento o el de mantenimiento. La finalidad es obtener la mayor eficiencia en el uso de los recursos de que dispone la FACH. Si bien el sistema está en

funcionamiento desde hace años, sus limitaciones tornaban imperiosa su actualización. El propósito era contar con un sistema de alta calidad, capacidad y conectividad, lo que se está cumpliendo mediante esta base relacional desarrollada en la propia institución que permitirá concretar las expectativas que ha generado el Proyecto Gobernador.

En plena operación, el sistema proporcionará un anillo de fibra óptica en cada una de las bases aéreas del país, que unirá las redes LAN de las unidades tácticas existentes en ellas. Así, al 30 de septiembre del año en curso, toda la Fuerza Aérea estará conectada en línea.

En todo caso, llamó la atención acerca de la circunstancia de que este proyecto implica asociarse con la empresa privada y, en una hipótesis de conflicto, un trabajo mancomunado entre los sectores público y privado.

En el área de administración de personal y de remuneraciones, existe un sistema que vincula a la Dirección de Finanzas con el Comando de Personal de la FACH, que se verá beneficiado con la entrada en operaciones del Proyecto Gobernador.

Destacó que lo anterior ha involucrado un esfuerzo importante de adecuación de la estructura orgánica de la institución que, merced al empleo de las TICs, ha facilitado ahorros y una mejor asignación de los recursos presupuestarios. En otras palabras, dijo, la FACH ha ganado gran eficiencia en el contexto de sus restricciones presupuestarias.

Un criterio rector en relación con las TICs ha sido la eficiencia de la gestión pública. La FACH no ha estado ajena a este principio.

A continuación, el personero se refirió al reciente cambio de las antiguas centrales telefónicas análogas por centrales digitales, tarea en la que han colaborado la Compañía de Telecomunicaciones de Chile (Telefónica Chile) y SIEMENS. El cambio ha reportado beneficios inmediatos, y ha permitido, entre otras aplicaciones, la transmisión de videoconferencia, lo cual, considerando el tamaño de las bases aéreas, simplifica la gestión interna y las actividades de mantenimiento de aviones y apoyo logístico.

La FACH, advirtió, ha tenido en los últimos años incrementos presupuestarios que no han sido superiores a la aplicación de un factor de corrección de la economía, esto es, 1% anual. Las dificultades presupuestarias, entonces, han exigido no sólo buscar la mayor rentabilidad de las inversiones, sino también hallar ideas ingeniosas e innovadoras que permitan la modernización tecnológica de esta rama castrense. No puede olvidarse, dijo, que un porcentaje significativo del presupuesto está comprometido en la adquisición de nuevos aviones de combate, opción destinada a proyectar a diez o veinte años la capacidad disuasiva de la FACH.

La incorporación de los F-16 a partir del año 2005 exige a la institución, por su sofisticada tecnología, encontrarse a esa fecha a la par con los requerimientos que surgen de la complejidad electrónica y de diseño de estas aeronaves.

Antes de finalizar su exposición, aludió brevemente a la intranet institucional y a su página web, señalando sus principales características y propiedades; al sistema de "administración centralizada de la red de datos" (que impactará positivamente en el funcionamiento de la unidad de telecomunicaciones estratégicas del Comando de Combate); al sistema de detección de intrusos; a la transformación de la información documental en una base de datos digital; a la creación, dentro de la estructura de personal técnico, del analista informático, cuya formación corresponderá a la Escuela de Especialidades y a la Academia Politécnica Aeronáutica; al nuevo esquema de trabajo conjunto de técnicos de especialidades similares, y a la incorporación de un módulo adicional sobre informática en todas las carreras técnicas y de especialidades que imparte la institución.

Ronda de consultas

El Senador señor Flores, luego de referirse al currículum del señor Fernando Prieto, le consultó a este experto en procesos acerca de su experiencia en la empresa Oracle, de su visión del modo cómo algunas Fuerzas Armadas extranjeras han acometido esta materia y de los pasos que, a su juicio, Chile debería dar para enfrentar este desafío.

El señor Prieto sostuvo que las Fuerzas Armadas de otros países, en especial las mexicanas, están enfrentadas a la necesidad de adaptarse al brusco cambio que las TICs provocan en los procesos institucionales, al igual que las chilenas, pero han tomado conciencia de que no es posible pensar en introducir transformaciones marginales respecto de una situación que supone un drástico cambio de perspectivas.

Luego de las exposiciones, dijo, se puede colegir que las Fuerzas Armadas se han preocupado del tema aunque sin incorporar transformaciones capaces de generar saltos cualitativos, tanto en el ámbito de las operaciones militares como en el de la gestión institucional.

Así, por ejemplo, si se analiza cada institución por separado es posible observar las mismas estructuras existentes hace diez años, cuando en la actualidad, con los resguardos de seguridad adecuados, es factible establecer estructuras centralizadas que, a nivel de las unidades operativas, sean muy flexibles.

En cuanto a los plazos para concretar ciertas innovaciones, agregó, nada obsta para que se aceleren las metas a cumplir, pues las restricciones, más que materiales, nacen, según sostuviera, de percepciones equivocadas o del imaginario colectivo.

Otro aspecto inquietante, señaló, es el referido a la interrelación y a la coordinación entre las instituciones castrenses. La introducción de TICs y el uso de sistemas de defensa deberían ocurrir de manera simultánea y compartida. Cualquier hipótesis de agresión supone una amenaza para el país en general, por lo que no cabe pensar en una actividad independiente o aislada de cada rama castrense. Los sistemas deberían ser interinstitucionales.

En materia logística, advirtió que el mayor costo que deberán solventar las Fuerzas Armadas será el de no explorar o insistir en un principio de optimización de operaciones de carácter horizontal. Aquí deberían existir códigos compartidos, en especial si se atiende a la circunstancia de que los problemas logísticos que las afectan son similares. El punto, añadió, se vincula con la necesidad o, al menos, la conveniencia de generar masas críticas que estén en condiciones de actuar en las tres áreas militares. En términos de costo beneficio, pareciera ser lo más apropiado.

Por último, si el asunto pasa por un problema de costos, sostuvo que los presupuestos normalmente están asociados a determinadas prioridades y, por lo mismo, si se advierte que pueden existir saltos importantes en Defensa y en la administración de las instituciones, las prioridades podrían ser objeto de ajustes o modificaciones.

El Senador señor Flores intervino para destacar la importancia estratégica de la educación en computación.

Al respecto, recordó que siendo profesor en la Universidad de Stanford le hizo clases a quien hoy es uno de los principales docentes en el área de informática de la Academia Naval de Monterrey, y cuya esposa es una conocida experta en criptografía de Estados Unidos. A este docente, la ACM le ha encomendado la tarea de "reinventar" la educación en computación, persuadida de la existencia de una crisis en el sector.

La empresa IBM, dijo, cometió importantes errores estratégicos, porque diseñó una manera de entrenar a la gente mediante un software en lenguaje cobol, que mantuvo en vilo a las empresas que tenían programadores que no sabían manejarlo, hasta que las compañías rivales dieron origen a una generación de programadores en otros lenguajes. Hoy los grandes programadores no utilizan los lenguajes de Microsoft, porque consideran que están bloqueando el desarrollo y la invención. Entonces, hay que evitar educar a las personas para el pasado y no

para el futuro. La forma de enseñar es decisiva. La lección permite distinguir, dijo, entre una educación estratégica y una técnica.

Concluyó requiriendo a los profesores Baeza y Nussbaum su opinión sobre el particular.

El señor Nussbaum comentó que con Baeza han sostenido conversaciones acerca de este asunto. A su juicio, lo que denominó "sobre-especialización" ha generado cierta incapacidad para definir hacia dónde se deben orientar los esfuerzos. En la Pontificia Universidad Católica de Chile, agregó, se está produciendo una apertura, pues se ha entendido que se necesitan personas que no sólo sepan de tecnología, sino también que sepan comprender los problemas y estén en condiciones de fijar conceptos acerca de la realidad mediante su observación crítica. El aspecto preocupante, señaló, es que esa capacidad para conceptualizar se debe ejercer en lapsos breves. Lo anterior, porque la tecnología se halla en permanente cambio.

Por su parte, el señor Baeza explicó que en un artículo titulado "El arquitecto de la información" se define al tipo de profesional que se requiere, a saber, una persona que sabe qué es lo que se puede hacer con las TICs y servir de nexo entre quienes usan la tecnología y los que la entienden. Esta habilidad es escasa, porque los profesionales o son muy generalistas o demasiado especializados.

De las exposiciones escuchadas, dijo, se infiere que no obstante la preocupación de las Fuerzas Armadas por la adecuación de las mallas curriculares en sus escuelas y academias, no habría todavía una atención en lo relativo a los estilos y modelos de enseñanza. En otras palabras, se han preocupado de qué se enseña pero no del cómo.

La Universidad de Chile ha optado, señaló, por currículos flexibles estructurados sobre la base de asignaturas electivas que cambian cada tres años, con pocos ramos obligatorios. Es más, como resultado de la revisión a que están hoy sometidas las mallas, es posible una nueva reducción de las asignaturas obligatorias. Quizá, concluyó, se deba llegar a un extremo en esta materia.

Señaló que esta materia se inserta en un problema más complejo relativo a los estándares universitarios chilenos, los cuales son mucho más extensos en tiempo que los de Estados Unidos o de Europa. En nuestro país formamos un ingeniero en seis años, cuando esa persona podría tener una maestría en Estados Unidos en el mismo tiempo.

Sin duda, los más preparados van a estudiar un post grado afuera y, posteriormente, serán los jefes de los proyectos que se han expuesto, donde encontramos numerosos ingenieros, pero se requiere de un nivel intermedio de personas con master o post grado, que en este momento no se está formando.

Una opción, agregó, es que los profesionales de ingeniería en información que necesitan las Fuerzas Armadas se capaciten en un solo lugar, ya que estas tecnologías son las mismas para todos. Con la globalización también se ha afectado la tradicional división de las Fuerzas Armadas y, de hecho, actualmente es difícil determinar dónde empieza el Ejército y dónde termina la Armada o la Fuerza Aérea, es decir, hay portaaviones, infantería de marina, tanques anfibios; pareciera que las Fuerzas Armadas podrían ser una sola.

Unificar la formación y la gestión profesional sería más eficiente, se abaratarían los costos del recurso humano facilitando la concreción de más proyectos. Por ello, el Estado Mayor debiera coordinar esfuerzos y establecer una unidad de desarrollo de tecnologías de la información, donde haya proyectos comunes o específicos de cada Fuerza Armada.

El General de Brigada don Pablo Gran, precisó que en diversos casos específicos se trabaja en forma unida. Por ejemplo, cuando se miden puntos GPS en la zona austral, se concurre en conjunto con el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Armada, con el Servicio de la Fuerza Aérea, aunando técnicos, equipos e información.

El Subsecretario de Telecomunicaciones, señor Nicolai, se refirió al problema de la enseñanza en Chile, enfatizando lo poco que se enseña "a aprender". Por ejemplo, en el sector privado hay dificultades para que los mandos medios o el personal técnico lea un manual o lo entienda, o sea, la capacidad de comprensión a nivel simbólico es bajísima y eso significa que un maestro o un técnico chileno se demora demasiado en comparación con un técnico de países más avanzados.

Indicó que, en materia de logística, pareciera que las tres ramas de las Fuerzas Armadas actúan con cierta independencia. Si bien en la logística, en tiempo de paz, posiblemente se puede funcionar en forma separada, en caso de un conflicto no cree que sea una materia que se pueda enfrentar en forma dividida, sin coordinación o sin la creación o uso de algún tipo de herramienta que permita hacer esto en forma ordenada.

El Senador señor Cantero indicó que lo que motiva esta reunión es una visión muy positiva y optimista del esfuerzo que se está haciendo, en materia de TICs, por las Fuerzas Armadas.

Hizo presente que la Comisión para la Sociedad de la Información y el Conocimiento busca establecer un punto de encuentro con una visión sistémica, multidimensional e integradora de elementos.

El desafío que se presenta no es en materia de tecnología, dijo, sino en relación con una nueva forma de "gestionar el conocimiento", lo que significa, en consecuencia, nuevas formas de abordar su generación, su comprensión, su almacenamiento y su transmisión.

El Senador señor Arancibia destacó que el espíritu de la Comisión ha sido de convertirse en punto de encuentro, objetivo que se ha cumplido en esta sesión.

Explicó que el desafío es gigantesco, ya que la tecnología se renueva en forma constante y las Instituciones de la Defensa han aceptado este desafío por la necesidad de estar al día en estas materias. Los gastos en defensa debieran derivar en inversión para el desarrollo, y toda la comunidad debiera buscar los caminos en este sentido para descubrir la mejor forma de lograrlo.

Finalizó agradeciendo a las personas que concurrieron a la sesión, a los civiles y, especialmente, a cada una de las Fuerzas Armadas.

El General de División, señor Javier Urbina, precisó que el Ejército no busca tener sólo tecnología sino el conocimiento previo para poder después hacer lo que se debe, en el nivel que corresponda, con cada una de las tecnologías.

Manifestó su impresión favorable acerca del interés de personas, que no son militares, de empresas, autoridades y universidades, por los temas propios de la solución de la guerra, como ha quedado demostrado en esta sesión.

El Contraalmirante, señor Cristián Gantes, expresó su sensación optimista a pesar de que hubo temas que no se abordaron con la profundidad requerida como para que realmente se entendiera cuál es el avance que existe en ciertas áreas, en tecnología y también en la educación y en la organización de las distintas ramas, especialmente de la Armada que en los últimos diez años ha cambiado radicalmente su estructura y organización.

Aclaró que las Fuerzas Armadas tienen muchas más cosas en común que diferencias. Agradeció la invitación a esta actividad.

El General de Brigada Aérea, señor Pedro González, señaló que es reconfortante ver que todos tienen una preocupación por el tema de la seguridad. La defensa nacional es una responsabilidad de todos.

Precisó que, efectivamente, las tecnologías de la información son un elemento positivo. La conectividad que ha logrado el país en los últimos años, a través de la fibra óptica, nos ha acercado a todo el mundo y ha superado el problema de estar tan lejos.

Finalmente, felicitó a los organizadores de este encuentro.

Por último, el Senador señor Flores expresó que una de las compañías más interesantes en el mundo, en este campo, es INTEL. Ella ha tenido varios líderes pero uno de los que duró más tiempo es un refugiado húngaro que llegó a Estados Unidos a los quince años, que se llamaba Andrew Grove, y es ahora profesor de la Universidad de Stanford y ha escrito un libro titulado "Sólo los paranoides pueden sobrevivir". Es un libro de negocios muy importante y, podríamos decir parafraseando en cierta forma dicho título, que "sólo los paranoides optimistas, que quieren a su país, pueden sobrevivir".

- - - - -

Intervención y demostración del señor Miguel Nussbaum, Jefe del Departamento de Ciencia de la Computación de la Pontificia Universidad Católica de Chile (13 de mayo de 2003).

Al comenzar la sesión, el señor Presidente informó que su propósito era conocer el trabajo efectuado por un equipo de investigadores de la Pontificia Universidad Católica de Chile, dirigidos por el Profesor Nussbaum, acerca de las aplicaciones educacionales de la tecnología computacional inalámbrica, así como el estado en que se halla el desarrollo de esta tecnología y sus usos en el área de la telefonía.

La exposición del señor Nussbaum permitió a los miembros de la Comisión imponerse del proyecto que se ha ejecutado a partir del año 1995, en dos establecimientos educacionales de Santiago, y que ha considerado a alumnos de enseñanza básica y media, y de las potencialidades que el empleo de tecnología inalámbrica presenta para mejorar sustancialmente el modelo educativo que impera en el país.

La alternativa a que se refirió el señor Nussbaum implica, según dijera, superar un esquema basado en la transmisión de información desde una perspectiva meramente expositiva, a cargo exclusivamente del maestro, que genera falta de interés en los educandos, para orientar la actividad dentro del aula al funcionamiento de equipos de trabajo coordinados y de colaboración. Así, el conocimiento queda disponible en toda el aula, y no sólo en manos del maestro, quien puede enfocar su atención hacia una labor de apoyo y reforzamiento de determinados aspectos de las materias tratadas.

Enseguida, sostuvo que a la fecha se han podido conceptualizar, digitalizar y compendiar los dominios de la ciencia natural (física, química y biología) y de la ciencia social, al tenor de las exigencias que, en su momento, fueron incluidas en el Sistema de Ingreso a la Educación Superior.

Dado que la aplicación de la iniciativa da lugar a nuevas prácticas de aula, una preocupación esencial, continuó, ha sido incentivar decididamente el desarrollo de las habilidades de socialización y comunicación de los estudiantes, de manera de lograr dinámicas de grupo que propicien la comprensión. Lo anterior debería provocar impactos favorables en el proceso de enseñanza-aprendizaje.

La utilización de esta tecnología en la educación, explicó, parte del supuesto de que el "conocimiento" es un "commodity", disponible en diversidad de soportes y fuentes, por lo que el maestro debe ser capaz de estimular a los alumnos a buscarlo, constituyéndose en lo que calificó de "mediador positivo".

Finalizada la jornada escolar, el profesor puede revisar lo ocurrido en los cursos, lo que le permitirá hacer una evaluación acertada acerca de los resultados de la experiencia diaria.

Para ilustrar a los miembros de la Comisión, el señor Nussbaum entregó a cada Senador una máquina en la que pudieron realizar operaciones similares a las que llevan a cabo los estudiantes en el aula con ellas.

Por último, señaló que la iniciativa ha contado con el apoyo económico y material de Compaq y Microsoft, que han advertido los beneficios que representa

para el sistema educativo esta herramienta, empleando el programa creado por investigadores chilenos.

Agregó que durante el año 2003 se está ejecutando el proyecto mediante financiamiento del Fondo de Fomento al Desarrollo Científico y Tecnológico (FONDEF), en establecimientos de las localidades de Melipilla y Puente Alto, involucrando, en cada uno, a un universo aproximado de cuatrocientos alumnos.

Consultado por el costo de implementación a gran escala, indicó que los fabricantes de equipos informáticos podrán a la brevedad producir máquinas más baratas, que incorporan un chip en su interior. En todo caso, para los requerimientos del proyecto, bastaría con máquinas más simples, de menor capacidad de memoria (no más de 2 Mb), cuyo costo no debería ser superior a US\$160 la unidad.

Sobre este particular, el Honorable Senador señor Flores argumentó que las grandes empresas electrónicas y fabricantes de equipos computacionales se rigen por el criterio de producir máquinas con mayor capacidad, para aumentar su precio. En rigor, dijo, a los países subdesarrollados les convendría producir máquinas más baratas, usando chips especializados de generaciones anteriores, cuyo valor de mercado en la actualidad no excede de US\$3. Esto permitiría la venta de equipos cuyo precio oscilaría entre US\$25 y 30.

El aporte sustancial del Profesor Nussbaum y sus colaboradores, añadió, ha sido generar una iniciativa que implica liderazgo innovativo. Falta ahora hacer un esfuerzo como país para acoger y fomentar esta clase de proyectos, concretándolo en la realidad escolar. Por lo demás, dijo, puede ser económicamente rentable si la idea se vende a otras naciones que están empeñadas de manera seria en mejorar la calidad de su educación.

Con el objetivo de materializar lo señalado, planteó la conveniencia de que los Senadores se contacten con autoridades regionales para llevar esta experiencia a los municipios y desde allí a los establecimientos de la comuna.

Al concluir la sesión, el Honorable Senador señor Cantero expresó su satisfacción por la iniciativa, la cual, en su opinión, se orienta a una transformación radical de los actuales modelos de gestión del conocimiento, mediante la promoción de capacidades asociativas que, entre otras destrezas, habilitan al sujeto a trabajar coordinadamente en el nuevo entorno que emerge de la mano de las tecnologías de la información.

- - - - -

Exposición de los señores Fernando Prieto, ex ejecutivo de IBM y ex Presidente de Oracle Chile y de Oracle México, y Mario Valdivia, consultor experto en procesos (10 de junio de 2003).

La materia sobre la que versó su exposición se relaciona con la aplicación de la Ley de Silencio Administrativo, como proceso.

Al comenzar la sesión, el señor Presidente hizo presente que estamos ante una gran oportunidad para conjugar esta Ley de Silencio Administrativo con el desarrollo tecnológico, experiencia que, de concretarse, sería pionera en el mundo.

Precisó que, con el avance actual de las TICs, se presenta la oportunidad histórica de complementar la flexibilidad y la adaptabilidad con el derecho administrativo.

Luego, el señor Fernando Prieto expresó que al leer la Ley de Silencio Administrativo, puede percibirse que su estructura apunta a los mismos conceptos necesarios para que una empresa privada sea eficiente; atención al cliente, en el caso en estudio, "el ciudadano"; tiempos de respuesta que implican además transparencia en la información, y enfoque de procesos, lo que permite transparentar los servicios y que los procesos sean lo más automáticos que se pueda, aprovechando el desarrollo de las TICs.

Esta ley, agregó, exige que el Estado tenga en red toda la información.

Por tanto, destacó, la ley en análisis abre una gran oportunidad para transformar la administración pública, tendiendo hacia el respeto de los tiempos en un marco de eficiencia.

Aclaró que, con todo, las dificultades en la ejecución de la normativa serán similares a las que se presentan cuando en la empresa privada se trata de introducir cambios que muchas veces son resistidos por los actores del sistema.

El procedimiento administrativo, al tenor de los preceptos en comento, presenta tres realidades simultáneas, a saber, la toma formal de decisiones, el registro de la información y la coordinación humana.

Es importante analizar esta ley desde una perspectiva transversal, como proceso que involucra a toda la administración y no a departamentos estancos entre sí.

A continuación, el señor Mario Valdivia destacó la gran oportunidad que se presenta. Hizo presente que la ley conceptúa el procedimiento administrativo en su faceta formal, de toma de decisiones; desde la perspectiva del registro de la información, esto es, considerando los "papeles que van de un lado a otro" (principio de escrituración), y desde la óptica de la necesaria coordinación de los actos, que en una empresa se denomina "proceso de negocios".

La ley en estudio regula, fundamentalmente, aspectos trascendentes como la temporalidad y la coordinación entre los actos que se realicen, constituyendo compromisos y estableciendo la forma en que deben coordinarse los registros de información.

Desde esta perspectiva, los cambios en las coordinaciones de los actos conllevan una modificación en la naturaleza de la administración, se trata de una enmienda radical, enfatizó el expositor.

Por ejemplo, la posibilidad de contar con información en línea sobre el ciudadano, permitirá que no sea necesario requerirla nuevamente en cada trámite que se efectúe.

El Honorable Senador señor Flores explicó que a principios del siglo pasado la burocracia implicaba un sistema de reglas perfectas. Posteriormente, desde la época de Ford, las decisiones complejas tienden a vincularse con los procesos automatizados.

Actualmente, señaló, a inicios del siglo XXI, el ciudadano desea flexibilidad y compromiso a la vez, pero sin reglas.

Añadió que falta una cultura de procesos y que debe promocionarse la aplicación de esta ley en las regiones.

Por su parte, el Honorable Senador señor Foxley expuso que ante la burocracia existente, la ley es una suerte de acto voluntarista que plantea un "deber ser" que, para concretarse, ha de centrarse en los incentivos y en la internalización, por parte del mundo funcionario, de los tiempos y de la eficiencia.

La regulación en esta materia, precisó, debe centrarse en la flexibilidad, ya que pareciera haber una falta de armonía entre el silencio administrativo positivo que se establece y el resto de los plazos y posibilidades de reclamo que se contemplan.

Hizo presente que, en el sector público, es necesaria una reingeniería absoluta de procesos.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo indicó que la Ley de Silencio Administrativo es de aplicación amplia y supletoria. Preciso que, efectivamente, se establecen muchos plazos sin sanción en caso de incumplimiento pero, lamentablemente, es imposible sancionarlos todos.

Hizo presente que el éxito de esta ley dependerá de los ciudadanos, de los usuarios, ya que las personas no conocen sus alcances e implicancias.

Indicó que es importante que los fiscalizadores de la Contraloría General de la República tengan como pauta de evaluación las disposiciones de esta ley.

El Honorable Senador señor Cantero señaló que los artículos 18 y 19 de la ley definen los procesos y establecen un criterio en esta materia.

Expresó que casos exitosos como el del Servicio de Impuestos Internos deben llevarse a la globalidad.

Finalmente, el Honorable Senador señor Flores explicó que todo proceso tiene cuatro actos y ciclos. El primero, es la etapa de solicitud, que implica toda su preparación previa. El segundo, consiste en la iniciación del acto. El tercero, se radica en la instrucción misma y, por último, está una cuarta fase de aceptación.

Por su parte, añadió, cada ciclo puede descomponerse en otros ciclos.

Agregó que una correcta focalización de esta ley debiera favorecer un mayor dinamismo de la cultura digital en Chile.

A modo de conclusión, precisó que es importante trabajar en las regiones a fin de dar a conocer esta ley, sin perjuicio de coordinarse con el Ministro Secretario General de la Presidencia. Los miembros de la Comisión concordaron con la propuesta del señor Presidente.

- - - - -

Intervención del Honorable Senador señor Flores, sobre "Innovación y Poder, algunas consecuencias para Chile" (10 de julio de 2003).

El planteamiento del señor Presidente de la Comisión, consta de tres partes, a saber, una relativa a la naturaleza de la innovación y a los problemas que ésta supone para Chile; luego, un aspecto de carácter especulativo, que sustenta la tesis según la cual no basta innovar por innovar, puesto que innovar implica ser competitivo en un mundo globalizado y moverse en los espacios de poder del mismo, y, finalmente, una aproximación a los desafíos que tiene para Chile situarse en el contexto de la innovación.

En lo que atañe a la primera cuestión, dijo que en el país existen dos modos de entender la innovación que presentan cierta ingenuidad.

Sobre el particular, agregó que suele dominar en la opinión pública la idea de que la innovación equivale a producir cosas nuevas, como manifestaciones de la creatividad. Sin embargo, si bien es posible hacer una sinonimia entre innovación y creatividad, dicha relación resulta irrelevante. Una visión de esa índole podría calificarse de "creatividad general", donde innovación se traduce en creación de mercado o, más precisamente, de un nicho de mercado.

La segunda idea dominante sugiere que cualquier iniciativa que involucre modernizar es innovación. Esa opinión se vincula con la era industrial, la introducción de nuevos productos y de determinadas maquinarias.

En la actualidad, lo sustantivo al aludir a innovación es que en todas las áreas productivas cambien permanentemente las prácticas y se innove en los procesos, en la utilización de tecnologías, en los productos y en las instituciones. Así, por ejemplo, en el caso del vino, puede afirmarse que es un producto que, a nivel global, vive en la imaginación de los compradores. La pregunta que puede formularse consiste en identificar las notas distintivas del vino chileno frente al vino australiano, o al que se produce en otros países sudamericanos. Una respuesta podría explicar dicha diferencia en la relación precio-calidad. Pero no es suficiente.

Pues bien, la innovación necesita ser productiva, en el sentido de hallarse inserta en una red de servicios, y además estar acompañada de otras innovaciones referidas a los procesos, las organizaciones y al país mismo. Si se

piensa en la industria de la salmonicultura chilena, la innovación está dada por el proceso de cultivar salmones. Hasta el momento en que surge esta industria se sostenía que los salmones no eran cultivables. El comprador de estos peces no advierte al adquirirlos cuál es su origen, esto es, si natural o resultado de la acción humana. Sin embargo, existe una significativa operación logística que permite colocar este producto en el mercado y que destaca sus características de frescura. Aquí hay una innovación clara.

El señor Senador distinguió tres clases de innovación.

En primer término, la "mejora continua". Los japoneses han sobresalido en este campo, en un comienzo replicando las nociones de calidad de los estadounidenses, luego transformando los procesos y la industria. La empresa Toyota merece mencionarse como líder en esta experiencia. Ésta fue la fuente de la que emanaron los principios de calidad total, que enseguida se aplicaron a otros productos industriales. A mediados de la década de los ochenta se creyó que Japón controlaría el mundo, que alcanzaría un altísimo nivel de productividad, que la industria americana estaba destruida. No obstante, si bien los japoneses no han perdido sus habilidades, la competitividad del Japón se encuentra en crisis. Y resurge la competitividad de los Estados Unidos, por ejemplo, en la industria del automóvil que ha mejorado sus ciclos. Además, han aparecido competidores asiáticos de los japoneses, como los coreanos que resultaron alumnos aventajados. Se puede concluir lo siguiente: la mejora continua es una necesidad pero no una ventaja competitiva.

En segundo lugar, la "innovación sustantiva". Se trata de innovaciones predecibles dentro de una industria, suponen introducir modificaciones en la producción y en los procesos, y, en tal sentido, no son triviales. Pero, no mejoran el ámbito de poder de los actores. A modo ejemplar, el señor Senador citó la invención de la máquina de escribir. Estos ingenios mecánicos fueron paulatinamente mejorando, hasta la aparición de la máquina electrónica. Fueron innovaciones sustantivas, que dieron una ventaja a sus inventores, mas no transformaron a los actores. Todavía eran máquinas de escribir. El asunto dio un giro con la computadora, que no es exactamente una máquina, sino un proceso. La computadora no corresponde a una invención continua, implica una manera diversa de hacer las cosas. Su impacto es de tal envergadura que determinó la desaparición de los actores líderes de la antigua industria.

Lo anterior, constituye un dato relevante que define un tercer fenómeno, el de la "innovación discontinua". El señor Senador declaró que lo dicho no sugiere que Chile deba abocarse a la innovación. Empero, los fenómenos de poder de la industria mundial no se pueden entender si no se comprenden estas circunstancias. Cuando la innovación es discontinua el salto es gigantesco. Son decisivas mareas tecnológicas, como la que se refiere a la industria de la información y la tecnología de las comunicaciones. Los microprocesadores se hallan a la base de este acontecimiento. No pueden equipararse a las computadoras de la década del cincuenta, dada las dimensiones de la información que procesan y sus múltiples aplicaciones. Otro tanto puede señalarse a propósito de la biotecnología.

Las grandes innovaciones discontinuas, añadió, provocan cambios históricos. Chile padece una visión ingenua en relación con este tema, su atraso es indudable. Sobre este particular existe abundante literatura especializada.

En lo que respecta a la génesis de la innovación, el señor Senador sostuvo que se trata de propuestas de acción que se transforman en algo, que se reconoce como nuevo. Este punto ha sido reflexionado en su libro "The Closing Work", en especial en su capítulo II.

Llama la atención acerca de la innovación discontinua que, en una fase previa, la industria establecida es incapaz de encontrar interesante el mercado al cual se dirige, y que ella misma ha creado. Así, hubo una época en la que entre los ejecutivos de IBM se decía que nadie era importante si su mercado mínimo no ascendía a US\$200 millones. Ese criterio impidió la innovación, aun cuando IBM contaba con ocho centros mundiales en los que trabajaban siete premios Nobel. En otras palabras, siendo una empresa más poderosa que cualquier universidad era incapaz de generar innovación. El principio vigente en IBM era que si había algo importante en la industria sería adquirido cuando su precio

fuera de US\$200 millones. Con esa lógica operaron respecto de los PC, pero cometieron un error. El miedo de IBM a ser enjuiciada como una empresa monopólica determinó que le encargaran a un investigador externo el desarrollo de un nuevo sistema operativo. Ese investigador fue Bill Gates, quien por US\$50 mil diseñó un sistema operativo (el DOS) que revolucionó la industria de los PC. El problema es que Gates no se obligó mediante una cláusula de exclusividad, sino que quedó en libertad para vender su invención a otros compradores. IBM pavimentó el camino para el surgimiento de su más fiero competidor, Microsoft, que cambió la historia y permitió establecer un mercado abierto. Sabemos que cualquiera puede fabricar un PC, pues los componentes están en el mercado y el sistema operativo es compatible. Hoy IBM no fabrica PCs, y los líderes del rubro son Bell, Compaq y otras compañías.

Un elemento central es la sintonía histórica, otro es la habilidad para identificar anomalías. Si pensamos en ejemplos chilenos, podemos calificar de anómalos a Bonvallet, The Clinic, Morandé con Compañía. Se requieren, también, prácticas marginales, pues los innovadores no son personas que provengan de la línea protagonista. Esta es una constatación importante, particularmente para las Fuerzas Armadas que manejan en general mal este asunto, porque ciertas unidades de propósito terminan destruyendo el surgimiento de los innovadores (la compañía Apple fue creada por un estudiante universitario que no terminó su carrera y que trabajaba para Hewlett Packard).

A continuación, el señor Senador se explayó en relación con el problema histórico vinculado a la materia en comentario, sobre la base de la Teoría del Desarrollo Tecnológico.

Al traducir a gráficos los procesos tecnológicos se observa que siguen una curva "S". En efecto, es una línea curva que parte muy lentamente, casi cero en el período anterior al de "irrupción", se mueve con mayor velocidad durante éste, muy aceleradamente en la etapa que se denomina "frenesi", sigue creciendo muy fuerte pero va frenándose en "sinergia" y tiene una madurez lenta. En porcentajes de la integral de la población son las dos primeras fases las que consideran la mayor proporción. Esa curva se aplica a todo, a los productos y a las eras.

La curva comprende de cincuenta a setenta años de evolución pero no menos, porque una parte de la curva está supeditada a la relación existente entre los fenómenos de la tecnología y de la discusión social y el alcance institucional. La irrupción de la tecnología se verificaría en medio de prácticas sociales dadas y un contexto institucional determinado.

El señor Senador se detuvo en el problema de las "burbujas". Las burbujas son totalmente esperadas, constituyen un episodio normal, y se explicarían en función de un capital productivo, que se especializa en la innovación sustantiva, y un capital especulativo o financiero, que se especializa en la tecnología. El capital financiero requiere excedentes, que se invierten en áreas que precisan de poco dinero, en términos relativos, y que suponen potenciales de ganancia, aunque los riesgos son importantes.

Las tecnologías de la información, sostuvo, ingresan en la tercera fase. El aserto no deja de ser curioso, pues las primeras computadoras datan de 1950. Por lo mismo, sostener que hoy recién se alcanza la mitad de la curva responde al hecho de que en el caso de las TICs la curva se gesta a partir de 1970. Lo dicho, porque el fenómeno de las TICs está asociado a la idea de "conectividad". Ya no basta con un super ingenio mecánico, ahora hablamos de un instrumento de otra naturaleza (que incluye transmisión de voz y datos, telecomunicaciones).

El Big Bang de la curva actual se manifiesta en la inversión en microprocesadores. Éste es el impulso que hace posible Sillycon Valley.

Enseguida, el señor Senador afirmó que la biotecnología se encuentra en la primera fase. El Big Bang de la biotecnología ocurrió el año 1975 como idea, aunque como producto no se dio hasta 1982. Destacó que Chile cuenta con un científico de excepción en esta materia, el señor Pablo Valenzuela, cuya invitación propuso a la Comisión para que narre la historia de la biotecnología como actor privilegiado.

El problema es que la biotecnología es mucho más cara que la computación, esto es, que el capital inicial para un emprendimiento biotecnológico se sitúa en otra escala económica.

En el horizonte podemos columbrar dos ámbitos nuevos, vinculados a la educación. A saber, el de la nanotecnología, que implica una revolución de materiales y es clave para la futura industria del software, y el del biominc, que empieza a dar sus primeros pasos. El caso más notable es el de Next, una compañía de Quebec que vende una fibra que se produce con hilo de araña, que es más resistente que el acero. Sus primeras aplicaciones se han hecho en medicina y en seguridad (chalecos antibalas). Para producirla se utilizan cabras transgénicas, a las que introdujeron el gen de la araña. Las cabras producen leche, que en vez de contener caseína contiene el componente químico del hilo arácnido. El aspecto a resaltar es que cultivar arañas es imposible, pero las ovejas sí pueden ser cultivadas.

Siguiendo la Teoría del Desarrollo Tecnológico, ha habido cinco grandes olas tecnológicas, que son las fuentes que generan campos innovativos (llamados antiguamente fuerzas productivas).

En provincias las personas desean trabajos en industrias que se originaron en 1902. El señor Senador estimó que los estadounidenses emplearon las TICs, en los últimos quince años, para prolongar la vida de la industria del automóvil, que en los próximos veinte años podría colapsar. Aquí hay una oportunidad para otros países. México la ha aprovechado, pues hoy los chasis de General Motors son de fabricación mexicana. Malasia ha hecho lo propio en otras áreas. Los ciclos demuestran que hay movimientos en la industria que determinan su desplazamiento desde el primer al tercer mundo, según la fase en que se encuentre. Entonces, es trascendente para Chile saber dónde se ubica, en qué ámbitos puede navegar.

Cuando surge un nuevo paradigma productivo se produce un cambio de mentalidad. En la actualidad asistimos a un tránsito desde la era de los procesos rígidos a la de los procesos flexibles. Ésta es la médula del asunto. Pasamos de imponerle al cliente un producto estándar, al concepto que entiende que al cliente se le clienteliza.

Sin perjuicio de profundizar en otro momento en torno a esta afirmación, el señor Senador hizo hincapié en la relevancia del punto. A su juicio, la adecuada comprensión de la historia permitirá dar luces en el ámbito de la lucha contra la burocracia. Si se piensa en las Fuerzas Armadas, sólo cabe concluir que todavía se hallan en la era industrial. No han ingresado en la era de las tecnologías de la información.

A propósito de los procedimientos administrativos, la firma electrónica o la biotecnología, se están percibiendo las tensiones y reclamos sociales que exigen un modo distinto de legislar. En el caso de la Ley sobre Procedimiento Administrativo, sostuvo que es la primera vez que el tiempo se coloca en el centro del debate. Es indispensable la flexibilidad administrativa, su adaptación a los procesos históricos y sociales, porque los mercados y el mundo cambian de manera vertiginosa.

El planteamiento de la Profesora señora Carlota Pérez, autora de la teoría en comentario, arguyó el señor Senador, presenta un aspecto complejo y difícil. Para Chile la dificultad es mayor en la era de la información, a saber, que nuestro país carece de oportunidad en el mundo del software y el hardware. En efecto, no sólo es un país alejado, sino que además no tiene mercado. Por ejemplo, en el caso de los microcomputadores: sus componentes son commodities que se pueden comprar en distintos mercados. Lo único que no es commodity es el chip de internet, pero se vende al precio que sus fabricantes establecen (en último análisis, cada tres años conciben un nuevo chip). Es la misma lógica que existe en la industria de la electrónica clásica, en vías de desaparecer. Sony introduce la innovación, Panasonic los procesos industriales. Los productos de Sony son más caros, los de Panasonic más baratos. Esta compañía vende más, merced a mejores canales de distribución y costos más bajos. Finalmente, Panasonic es más importante en la innovación pues inventó la radio a transistores, el CD (con Phillips), el DVD, etc.

La paralización empieza con lo establecido. Si se considera, por ejemplo, la industria telefónica: en general las compañías telefónicas son las mayores enemigas del cambio tecnológico, incluidas las empresas norteamericanas. Con el aumento del ancho de banda y con la incorporación de la computación han ocurrido cosas fundamentales: 0,2 megabytes es lo máximo que gasta una llamada telefónica, pero ahora se habla de un ancho de banda equivalente a 100 megabytes, lo cual implica que en una computadora la telefonía será una aplicación más entre otras. Por otra parte, una central telefónica deja de prestar utilidad cuando las computadoras comienzan a operar en línea. La industria telefónica mundial pretende conservar el negocio, hacerlo subsistir lo más posible. Han contado con una ayuda, pues los buenos competidores sucumbieron.

La adaptación cultural es un elemento significativo, pues permite que el Estado sea un buen agente de modernización si lo hace bien. En caso contrario, los resultados serán negativos. Así, Estados que lo hacen bien son Corea, Finlandia, Canadá, Singapur, Nueva Zelanda, porque han podido generar demandas inducidas y más.

En el área de los sistemas operativos y de telecomunicaciones, los norteamericanos no las tienen todas consigo. Los europeos poseen sistemas inalámbricos más avanzados, así como sistemas operativos muy eficientes. En lo que respecta a estos ámbitos, se observan notables decisiones de Estado. Por ejemplo, las decisiones adoptadas en China y Francia que no desean depender únicamente de Microsoft han permitido la aparición del fenómeno Linux, de gran proyección.

En consecuencia, cuando aludimos a desarrollo tecnológico es relevante identificar en qué parte de la curva estamos situados en cada ciclo, porque éstos determinan los tipos de habilidades y de riesgos asociados. Por ejemplo, en la fase de "maduración" se verifica normalmente una exportación de la industria (que es lo que sucede en la industria automovilística o en la del hardware en Norteamérica).

En cuanto a cómo ocurre la innovación de la tecnología, el señor Senador citó los casos de Netscape y Napster.

Sobre el particular, indicó que el primer browser de la internet que se utilizó fue Netscape. Microsoft no tenía internet. Netscape fue la invención de un grupo de estudiantes de la Universidad de Illinois, que habían trabajado en un producto anterior diseñado con suizos pertenecientes a un instituto de estudios católicos llamado "No Project Organization". Se trataba de simplificar el acceso y uso de internet. Illinois no es el centro de la tecnología en Estados Unidos, pero sí el centro del software. El equipo de investigadores desarrolló un browser llamado Netscape. La compañía nunca vendió el producto, se regalaba. Sin embargo, Netscape terminó vendiéndose en US\$2.500 millones. A la cabeza del equipo de investigadores estuvo James Anderson, a quien se reconoce hoy como un gurú innovativo.

A esta clase de acontecimientos el señor Senador denomina "innovaciones disruptivas", que son flores de un día pues tienen mucho poder de convocatoria pero durante un lapso breve.

Napster es otro ejemplo de este tipo. Es un programa que permite intercambiar música, creado también por un estudiante universitario, que fue objeto de una controversia judicial originada por la presión ejercida por las empresas discográficas. La empresa publicista alemana Bertelsmann invirtió US\$40 millones de dólares en Napster, lo que costó la presidencia de la compañía y su clausura legal. Sin embargo, ahora existe una compañía que se llama Kazaa, que es mucho más grande que Napster, asesorada por abogados, radicada en una isla que es un paraíso fiscal, y contra la cual los litigios que se intenten están destinados a durar siete o diez años, si logran ubicar a sus propietarios. Kazaa opera como un worm, esto es, como una suerte de virus informático. El programa se baja gratuitamente de internet. Permite a sus usuarios quedar conectados en red, por lo tanto enlaza a las computadoras como si fuera una comunidad virtual. En cada computadora existen archivos de música que se comparten entre todos los usuarios.

Netscape y Napster transformaron la industria, o sea, el mundo de la internet. Netscape obligó a Microsoft a cambiar. Y Napster, a su turno, cambió la industria de la música. Actualmente la mayor aplicación de ancho de banda es la bajada de música. Los problemas legales relativos al derecho de autor están en otro lugar. Por esta misma razón, en Chile la Feria del Disco enfrenta problemas serios.

Protagonistas de la Fama es flor de un día. Ballero va a durar poco, sin embargo, a su juicio, dejará huella en la sociedad chilena y tendrá responsabilidad respecto de otros programas que surjan. En la televisión habrá un antes y después de los reality shows. La política también será afectada por esta historia.

Al observar el cuadro completo se puede explicar la lógica de todo lo dicho. Por un lado, tenemos la simple buena oferta, esto es, aquella con capacidad para articular varios componentes, como excelencia operacional, productos de calidad, satisfacción del consumidor. Así, el lápiz BIC, un producto revolucionario que no tiene competidor, porque es una industria de volumen, costo y eficiencia. El lápiz BIC liquidó a las plumas fuente, incluso es probable que sobreviva a la era de la computación.

China atemoriza a todos, porque por su mano de obra y su capacidad está en condiciones de producir manufacturas para todo el mundo.

Desde el punto de vista de la teoría económica es allí donde la simple lucha por la eficiencia sobrecoge. Si el mercado es abierto y los componentes competitivos, el mejor software sobrevivirá. La economía chilena no debería estar nunca en esa categoría, en el rincón más débil de todo el modelo, porque sólo los que tienen excelencia y volumen van a triunfar.

México, por ejemplo, trató de competir con China por las maquiladoras. Pues bien, sólo en 2002 perdió trescientos cincuenta mil empleos. La mano de obra china es más barata y eficiente. El carácter de los mexicanos les impide igualarlos.

Si se agrega la capacidad para generar cierta empatía con los clientes, se puede citar a NIKE. Los jóvenes cuando quieren zapatillas piensan en NIKE, incluso de un tipo determinado. Walt Disney durante mucho tiempo estuvo así de identificado con los niños. Mc Donalds tiene buena sintonía con ellos, pero no les vende sándwichs sino regalos, juguetes, souvenirs.

Enseguida, si a la ventaja de la oferta se añade unidad con la producción y surge un producto de buen diseño y terminaciones, el público responde inmediatamente comprándolo. Ejemplos, SONY, Agilent (corresponde a lo que antes se llamaba Hewlett Packard), Duracell y Eveready.

Esta área, sin embargo, en la era de las tecnologías de la información está siendo desafiada desde otro ángulo. Por ejemplo, los productos electrónicos musicales van a ser una práctica en las computadoras. El que fabrique buenos parlantes de computadora quizá pueda competir con SONY. En Estados Unidos están apareciendo las boutiques de productos electrónicos.

Desplazándose de columna hacia arriba mejora el precio, pero también aumenta el riesgo. En esa posición muchas veces los innovadores no obtienen ganancias.

Si a la excelencia operacional se le agrega cierto glamour con los clientes: en Estados Unidos hay una línea aérea, que se llama Southwest, que hace algo totalmente distinto a lo que hacen las restantes líneas. En efecto, las auxiliares de vuelo reciben el boleto, no existe la boletería, son amables, sensuales y diligentes. Reparten golosinas. El servicio de comidas es pobre, pero los pasajes son mucho más baratos y los aviones llegan a tiempo.

La consultora Mc Kinsey garantiza a los ejecutivos que contratan sus servicios que no los podrán despedir.

El gran fenómeno: Starbucks. Esta empresa descubrió que los norteamericanos tienen escasa vida social, entre otras razones, porque las ciudades están mal diseñadas para propiciar y fomentar la vida social. Los norteamericanos necesitan un lugar no para tomar café, sino para conocer a otras personas. En los Starbucks el cliente disfruta su tiempo, instala su notebook, tiene acceso gratis a internet, departe con los demás.

Starbucks acaba de llegar a Chile. Abrirá diversas tiendas mediante franquicia, lo cual es un experimento porque en Estados Unidos administran directamente su negocio. Los franquiciadores deberán ceñirse estrictamente a las condiciones que les ha fijado la matriz de la compañía, incluso en lo que respecta al diseño arquitectónico de los locales.

Estas compañías ya no venden sólo un producto, venden estilos de vida y siguen a la sociedad.

En cada uno de estos casos se pueden advertir posiciones de poder.

Amazon fue creada por el hijo de un cubano. En Estados Unidos la compañía más grande en materia de venta de libros es Barnes and Noble, con negocios por US\$2.000 millones. Amazon permite comprar toda clase de libros por internet. La genialidad es que Amazon, mediante programas de software especiales, es capaz de responder a los gustos exactos del cliente en materia de lectura, sugiere libros de otros autores comprados por clientes de gustos similares, tiene en catálogo todos los textos de cada autor, permite al cliente leer hasta cuarenta páginas de un libro para decidir su compra, ofrecen descuentos y ofertas. La sofisticación llega al extremo de que cuando el cliente abre la página internet de Amazon se encuentra con un mensaje de saludo y una lista de libros sugeridos según sus preferencias.

Hoy día los libros representan sólo el 10% de las ventas. Pero su creador estuvo dispuesto a perder millones de dólares al año. El secreto financiero: hubo un momento en que la compañía llegó a valer US\$4.000 millones, el creador de Amazon se convirtió en el hombre más rico de Estados Unidos. Endeudó a la compañía y cuando vino la caída bursátil tenía bonos. Él es un "transgresor desafiante".

Se parte del simple producto, luego se crea un espacio de poder al que no es fácil ingresar, hay barreras de entradas, competidores. Esto es lo que sucede en el caso del cemento. En Chile los actores en el negocio del cemento son nada comparados con los de otros países. Existen porque constituyeron sus empresas antes, pero pueden sacarlos del negocio en cualquier momento. Están obligados a asociarse con los grandes.

Entonces, los mercados se consolidan. Las innovaciones disruptivas van de un lado para otro, desplazándose en el cuadro. Así como hay innovaciones disruptivas a nivel de producto, las hay también a nivel de espacio. Por ejemplo, Fedex Express. Su historia comienza con un piloto de la Fuerza Aérea Norteamericana que se fue a estudiar a la Universidad de Harvard. Estando allí presentó este proyecto, pero lo reprobaron. Su tesis consistía en hacer algo simple (así son las grandes ideas): transportar de las cinco o seis grandes ciudades norteamericanas a un lugar en el medio de Estados Unidos las encomiendas y cargas, para trasladarlas al día siguiente. No se vende transporte sino una promesa: en veinticuatro horas se entrega la carga a su destinatario. Al principio se llevaban cheques, papeles financieros, escrituras, documentos valiosos para las personas, cuya pérdida es temida. Por el servicio se cobran no los US\$2 del correo o transporte normal, sino US\$35, pero se garantiza el servicio. El servicio de transporte se transformó en una promesa de servicio, lo que dio origen a la industria del courier.

Con la invención de la internet y la red mundial los papeles van a desaparecer tarde o temprano. Ya se han movido muchos paquetes y se está moviendo la industria de las cosas, el paso siguiente es la aparición de aeropuertos especializados en objetos de alto valor.

El caso de Charles Schwab es también interesante. Es una persona que destruyó a la industria de los brokers de acciones, mediante la utilización de la electrónica. A esta clase de individuos el señor Senador los denominó

"reinventores", porque usan una ventaja operacional, una excelencia operacional nueva, lo cual les permite redefinir una industria. Inventan algo que puede tener otras aplicaciones, quitándole de paso una parte de mercado a otros.

La compañía Genomics inventó los métodos de secuenciación rápida del ADN y el RNA.

En otras columnas del cuadro hay más estabilidad, pero es relativa. Finlandia inventó una compañía innovadora que es Nokia, con mano de obra barata. Es líder en Europa, ubicándose por sobre Erickson. La sociedad finlandesa se define permanentemente, su producto fundamental es la innovación tecnológica, en determinado nicho.

El nicho electrónico para los finlandeses es casi natural. Siempre fueron buenos para la telecomunicación, fueron grandes consumidores de la industria. En la historia de Nokia la influencia del Estado fue decisiva, pues le compraba sus productos y le exigía corregir los errores e insuficiencias. Eso le permitió convertirse en una de las compañías más grandes en el rubro. El señor Senador estimó que en esta área Chile presenta una grave debilidad de pensamiento.

The Clinic partió con un mercado reducido, poco a poco se está transformando en un periódico más serio.

Cuando Polaroid concibió la fotografía instantánea inventó un nicho propio. Ahora está a punto de desaparecer porque la fotografía digital hace eso y mucho más.

E bay, Google, son los dos más interesantes, que están de moda. E bay inventó el concepto remate por computadora. En la actualidad hay millones de remates diarios. En Latinoamérica hay una compañía argentina que hace algo similar, se llama remate.com. Google es un "motor buscador" de buena calidad, que responde a un concepto distinto. En el Google en inglés se encuentra un aditamento llamado news, que permite acceder a publicaciones de prensa. Selecciona noticias casi instantáneamente y tiene enlaces a quince mil periódicos. La gracia de los creadores de Google es que inventaron un producto que ya no sólo es un search machine sino un forch. Esto cambiará el mercado, no tiene competencia.

Nintendo por mucho tiempo dominó el mercado infantil de juegos. Ahora Microsoft ingresó exitosamente al negocio mediante la venta de hardware. Para producir valores se requiere gran capital. Pero si se es parte del capital, ya se está en alguna parte.

La preocupación del señor Senador es que se habla de educación y de innovación como si con esto bastara. Sin embargo, la innovación implica generar campos de poder financieros, producir utilidades, convocar inversores que produzcan valores crecientes. En eso consiste la innovación productiva del mundo, dijo, el resto es música.

En su opinión, existe ceguera en Chile para comprender el problema del poder. En el caso de los salmones, el país hizo una gran innovación, pero hoy el 80% de las empresas que operan en el sector son nuevas, o sea, el competidor principal es el propietario local. A nivel de comercialización introduce un poder adicional, porque quien domina la cadena puede definir lo que queda de utilidades y el destino de las nuevas inversiones.

Los dominadores son los reyes del mercado cuando es global, controlan la cadena de producción y, por ende, los márgenes del negocio.

Si Chile está llamado a ser un país líder en Latinoamérica, tiene que alcanzar liderazgo en procesos. Home Depot salió del país porque los procesos de SODIMAC eran por lo menos equivalentes y compensaban su volumen, y porque creaban mercado acá. No puede perderse de vista que Home Depot es un dominador en materiales de construcción. Falabella es nuestro dominador en esta historia. En el caso de los perechables es Jumbo. Los procesos están en software y en cultura, si una compañía logra manejar estas variables liquida al competidor.

El señor Senador precisó que por cultura en este contexto debe entenderse que la gente siga los procesos, introduzca los valores, que la cadena tenga excelencia operacional, que exista afinidad con los clientes. En otras palabras, cultura supone que los compromisos se cumplen de manera impecable, pero además con preocupación por el aspecto emocional de la relación cotidiana.

Ejemplificó lo anterior refiriéndose al Manchester United, club deportivo inglés que calificó que verdadera "experiencia religiosa" para sus fanáticos y seguidores. La visita al estadio del equipo incluye un recorrido por el museo de la fama del fútbol. En esa sede se vende la mayor cantidad de celulares de Inglaterra. En el mundo existen ciento cuarenta clubes asociados al Manchester. La plantilla de jugadores del equipo profesional es una de las más caras del mundo, así, el pase del jugador argentino Verón está tasado en US\$28 millones. El Manchester vende una marca planetaria. No sería de extrañar, dijo el señor Senador, que el día de mañana se una con NIKE para crear un supermercado de ropa y accesorios deportivos.

A su lado podría mencionarse al Real Madrid.

Los casilleros del cuadro, explicó, consignan diversos ejemplos de empresas que sirven para ilustrar la tesis. Sin embargo, en la práctica muchas compañías tienen productos que están en uno o dos casilleros, lo cual puede inducir a equívocos. Hay teóricos que sostienen como ideal que las empresas se concentren en nichos que absorban todo, para asegurar su éxito.

NIKE no tiene fábricas en Estados Unidos. Las manufacturas provienen de plantas en Vietnam, Camboya, China. La inversión fuerte se destina a financiar convenios con deportistas destacados y de gran impacto público, como Michael Jordan. Los productos de NIKE están en la imaginación de los clientes. Esa es la apuesta de esta empresa.

Finlandia era un país de 5.2 millones de habitantes. Nokia llegó a valer US\$400 millones. En 1989 no podía ser parte de la Unión Europea porque tenía un tratado de cooperación con la Unión Soviética. Esta última desapareció. Los finlandeses, vía los países nórdicos, habían creado un estándar de telecomunicación que más tarde se oficializó en Europa. Finlandia ha sabido moverse como país en pos de ciertos objetivos. La pregunta radica en qué lo diferencia de Chile. A juicio del señor Senador, las diferencias se presentan en varios aspectos. Su análisis permitiría establecer cuáles son las necesidades de nuestro país.

En primer lugar, concentró sus esfuerzos en la excelencia, esto es, ser muy buenos para hacer ciertas cosas. Sus compañías cupríferas no iban a ser competitivas por tamaño, entonces crearon una gran compañía consultora minera. Todo el poder de su industria forestal se trasladó a la industria del software, son los mejores consultores y biotecnólogos en esa área. Alcanzaron liderazgo mundial en educación. Los profesores y egresados de las universidades estatales llegan a la empresa privada, y los profesionales de las empresas laboran en las universidades. Así, se acabaron las divisiones.

Además, crearon una cultura de jóvenes hackers extremadamente exitosa. El hacker es una persona que goza con lo que hace. Cuatro o cinco hackers finlandeses han logrado inversiones a nivel mundial. Pero hubo uno extraordinario, que es el inventor de Linux. Este hacker inventó algo que desde el punto de vista político es importante, y merece estudiarse. El primer elemento relevante en toda computadora es el sistema operativo. Linux es un sistema operativo concebido como una implementación de libre distribución UNIX para computadoras personales, servidores y estaciones de trabajo. Es gratuito.

Linux es muy eficiente y tiene un excelente diseño. Es multitarea, multiusuario, multiplataforma y multiprocesador; en las plataformas Intel corre en modo protegido; protege la memoria para que un programa no pueda hacer caer al resto del sistema; carga sólo las partes de un programa que se usan; comparte la memoria entre programas aumentando la velocidad y disminuyendo el uso de memoria; usa un sistema de memoria virtual por páginas; utiliza toda la memoria libre para cache; permite usar bibliotecas enlazadas tanto estática como dinámicamente; se distribuye con código fuente; usa hasta sesenta y cuatro

consolas virtuales; tiene un sistema de archivos avanzado pero puede usar los de los otros sistemas, y soporta redes tanto en TCP/IP como en otros protocolos.

Hoy existen compañías en los mercados que venden educación y soporte técnico para Linux. IBM, China y Francia decidieron que Linux sería la base de su desarrollo. Hay una razón de seguridad también: los países no quieren Microsoft porque piensan que tiene la inspección de la CIA. Linux permite crear espacios autónomos.

El señor Senador es partidario de estudiar en profundidad el caso de Finlandia. Es un país tres veces más pequeño que el nuestro, que afrontó una crisis de mercado que lo privó del 50% del mismo, pero que en un lapso relativamente breve se ha recuperado de modo espectacular.

Según dijera, el análisis debe prescindir de concepciones que pretendan modelos. Si se comprende bien el argumento histórico se concluye que los modelos no funcionan porque todo tiene su tiempo. Hay cambios de estilo, de paradigmas, pero esos no son modelos. Lo que se requiere son empresarios, esto es, el desarrollo de los negocios de los empresarios privados.

En lo que concierne al desarrollo de la investigación, sostuvo que en Finlandia los avances han tenido un carácter mediano. Pero hay un sentido de patria en los finlandeses que responde a dos razones. Por una parte, al relativo aislamiento de ese país en las últimas cuatro o cinco décadas. Lo anterior, porque estuvieron entre tres monstruos (Suecia, Alemania y Rusia) y fue sindicado como un satélite de la Unión Soviética. Por otra, a que experimentaron también un 11 de septiembre de 1973 pero en 1920, que diezmó a parte importante de su población.

Los finlandeses no deben ser vistos como personas extraordinarias, fantásticas, son sólo seres humanos. El político que no le da supervivencia a la sociedad no piensa en esto, está atrapado en dicotomías.

El asunto, entonces, es reflexionar acerca de qué debe hacerse para producir valor en Chile. Esto supone acometer la cuestión de si Chile seguirá siendo un país exportador de materias primas, lo cual lo amenaza con serios problemas de sobrevivencia porque las materias primas se acaban. Es necesario, en consecuencia, cambiar el lenguaje de la sociedad chilena. El valor se produce con la combinación de producto, servicio y valor agregado. Por eso el negocio del transporte marítimo desapareció como tal. La clave hoy es el manejo de las cadenas de servicio y el servicio integrado.

Lo mínimo a que Chile debiera aspirar, como estrategia, sería a constituirse en líder en la integración de servicios en América Latina. No obstante, el señor Senador manifestó sus aprensiones, porque los empresarios chilenos no lo visualizan así. Nuestros empresarios del software están mal orientados. Actualmente Uruguay exporta US\$100 millones en software, mientras Chile sólo exporta US\$30 millones. Hace ocho años la situación era inversa.

Existe un mercado de servicios que se está rearticulando. Chile no puede hacerlo solo. Está demostrado que todos los países quieren ingresar al mercado de Estados Unidos. Nosotros tenemos un capital que Finlandia no tiene, a saber, el castellano. En Estados Unidos habitan cuarenta millones de hispanohablantes con un ingreso per cápita de país desarrollado.

Por otra parte, la cultura española es muy fuerte, con toda su diversidad, es atractiva. En este sentido, Chile es seductor para los países nórdicos. Nuestros socios naturales debieran ser estos países, que han demostrado capacidad tecnológica, y otros como Australia y Nueva Zelanda, que han demostrado capacidad biotecnológica y de manejo de servicios.

Al finalizar su exposición el señor Senador declaró que es difícil convencer con este discurso, porque el paradigma dominante todavía persigue mejorar el "modelo exportador", y aboga por avanzar a nuevas fases de este esquema. En todo caso, dijo, no se trata de renunciar al esfuerzo exportador, pero es indispensable producir un salto de otro tipo. Aludir a educación sin saber para qué, o de tecnología sin decir en qué, o de aplicar conocimientos sin conseguir innovación, no tiene mucho sentido.

Consultado por el Honorable Senador señor Arancibia respecto de la percepción que tiene acerca de la capacidad de los empresarios y actores políticos chilenos para superar antiguas diferencias ideológicas, el Senador señor Flores estimó que ambos han mostrado una actitud ingenua frente al problema.

A modo ilustrativo, comentó que en una reciente reunión empresarial relativa a la materia sobre que ha versado su exposición, con participación de altos ejecutivos de CIC, Cementos Biobio y SOFOFA, advirtió la escasa comprensión que tienen del fenómeno de la innovación. La gente, agregó, continúa pensando que innovación consiste en traer a Chile algo que aquí no existe todavía.

Se observan carencias que se vinculan con percepciones erróneas. En general, pareciera que se rechaza a aquellos que asumen el mercado global competitivo. La industria nuestra es deficitaria en esto, además le falta la red. Los ejecutivos de CIC se dedican básicamente a copiar, en la medida de lo posible, los productos competitivos fabricados en países extranjeros.

El Senador señor Arancibia indicó que, no obstante, como en el caso de Falabella, existen empresarios chilenos que están creando conglomerados altamente competitivos a nivel latinoamericano.

Según replicara el Senador señor Flores, esa situación, que también puede predicarse de LAN Chile, responde a la circunstancia de tratarse de compañías que entienden la forma del proceso.

En cuanto a la Compañía Sudamericana de Vapores, citada también por el Senador señor Arancibia, sostuvo que no obstante ser amigo personal de Ricardo Claro no ha tenido oportunidad de acometer este tema con él. A su juicio, Sudamericana se halla a mitad de camino.

Con todo, prosiguió, en el mundo existen industrias que están más desarrolladas. Por ejemplo, la industria conectada a retail, de carácter logístico. Aún así, el secreto del poder ejecutivo chileno, que está en esa industria, radica en informarse acerca de en qué estadio se halla, no saber desarrollar, no tienen vocación de líderes mundiales y vocación de innovadores. Quizá lo ideal sería que los chilenos tuvieran excelencia en dos o tres áreas.

Una alternativa sería, también, transformarse en sede regional o mundial en determinados servicios. Irlanda como tal, dijo, no es líder de nada pero es la sede europea de muchas actividades empresariales. El problema es que Chile está situado geográficamente lejos.

Es necesario detenerse en un aspecto, a saber, que el discurso planteado responde a un principio de verdad y, por ende, no queda más que admitir y asumir las malas noticias. Puede ser abrumador para Chile determinar qué estrategias adoptar y cómo hacerlo. Sin embargo, existen nichos y es posible que emerjan nuevos líderes que hagan bien algunas cosas (esto ciertamente puede pasar en la agricultura, en la denominada biominería, etc.).

En California existe una familia que inventó una frutilla gigante, obtenida no mediante biogenética, sino por selección. Ha destinado miles de hectáreas para su sembradío, y ha debido establecer fuertes resguardos para la seguridad de las inversiones efectuadas.

En el valle de California, hay un granjero que hace lo mismo pero con el ajo, y más allá otro que lo hace con la alcachofa. Ahora último, han aparecido en los restaurantes finos platos preparados con carne de ganado criado con alimentos orgánicos.

Chile podría ingresar a estos negocios, para ello cuenta con condiciones a su favor.

El Senador señor Arancibia recordó que un empresario chileno, vinculado a la producción de caracoles, descubrió que la baba de estos invertebrados contiene agentes químicos que producen extraordinarios efectos dermatológicos

cicatrizantes y antienviejecimiento. El producto ha sido patentado y ha comenzado a comercializarse con éxito bajo la forma de cremas y ungüentos.

El Honorable Senador señor Viera-Gallo se mostró preocupado por la manera de canalizar el discurso relativo a "innovación" en el orden político institucional, en especial dentro del Senado de la República.

Al respecto, propuso dejar un tiempo para que cada miembro de la Comisión reflexione y haga suyo el planteamiento, de manera de tomar una posición frente a él. El señor Senador manifestó su escepticismo ante la posibilidad de presentar este discurso en la Sala de la Corporación.

Como alternativa, sugirió organizar un seminario al que se invite a los restantes Parlamentarios, que podría ser televisado por el canal del Senado, y que podría traducirse en una publicación que se distribuya entre los Senadores. Lo determinante, dijo, es buscar una fórmula que permita llamar la atención y el interés del Parlamentario, mediante la adecuada politización de la materia.

El Honorable Senador señor Cantero, luego de felicitar al señor Presidente por la profundidad de su intervención, indicó que el tema requiere cierta dinámica de socialización. Software y hardware son commodities. Pero la forma de gestionar los procesos no puede ser considerada un commodity. El planteamiento del Senador señor Flores, añadió, constituye una aplicación para definir procesos, para explicar el encadenamiento de ventajas competitivas.

En su opinión, el trabajo de la Comisión no tiene por destinatario al resto de los miembros del Senado. En tal sentido, su cometido es convertirse en inductor de un proceso en la sociedad chilena. Esto no implica descuidar la necesaria convocatoria a la Corporación, sino optar por difundir estas ideas en espacios sociales más amplios, motivar a la generalidad de la sociedad chilena.

Así, podría pensarse en la transmisión televisiva de las futuras sesiones de la Comisión, su reproducción en disco compacto y su distribución en las universidades del país.

Coincidiendo con esta apreciación, el Honorable Senador señor Arancibia abogó por la necesidad de efectuar una amplia convocatoria para la discusión de estas ideas, que sea capaz de reunir a los mundos político, empresarial y académico. Insistió, empero, en que la actitud tradicional de los políticos y la estructura institucional podrían dificultar la obtención de logros. Aquí, dijo, hay un problema cultural complejo.

El Honorable Senador señor Flores estimó que la mayoría de los políticos tiene una mirada de largo plazo. No los motiva la remuneración, sino una vocación profunda de servicio, que les permite también superar los sinsabores de la vida política. En tal sentido, existe capacidad política para convocar y seducir con este planteamiento, se trata de hallar el momento adecuado.

En el ámbito de los servicios de salud, habría que propender de manera urgente a digitalizar la información relativa a los pacientes. Estos archivos digitales deberían ser de responsabilidad de los organismos públicos y estar a disposición de los profesionales de la salud, con la anuencia del paciente. Además, la información debería compartirse con las instituciones privadas.

Se trata de una lógica, de un modo de entender la integración, de la relación entre lo público y lo privado. Es una concepción distinta la que se requiere.

Hay que ir entrando paulatinamente en la materia junto a nuestros líderes. Es un desafío enorme, pero que puede ir concretándose con avances por sectores, que abarquen espacios cada vez más amplios. En su opinión, es posible constatar una cierta unidad de propósitos mucho más relevante de lo que se suele creer.

El asunto consiste en que en los próximos diez años la política no podrá prescindir de estas ideas. Por el contrario, serán parte sustancial de ella.

La división entre derechas e izquierdas no da para más. Ambos sectores carecen de un plan de desarrollo. Lo mismo puede decirse del empresariado tradicional.

En relación con este punto, dijo, cobra importancia el debate respecto del rol del Estado. Surgen preguntas acerca de si al Estado le corresponde invertir o sólo regular y abstenerse de toda actividad empresarial. Mientras tanto, todos esperan que el Estado sea proactivo.

Probablemente sea prematuro sustentar una determinada fórmula de solución. Quizá sea conveniente analizar primero la naturaleza del problema.

El Honorable Senador señor Foxley arguyó que el planteamiento supone un marco de análisis de procesos que se dan en el mundo en el campo productivo e industrial, que no se ajusta a lo que sucede con las instituciones políticas del país.

Lo anterior, agregó, puede explicarse, como sustenta el señor Eugenio Tironi, por la circunstancia de que como Nación hemos vivido sobre la base de unos relatos respecto del pasado que no se encuentran entre sí. La sociedad chilena no ha podido construir un nuevo relato, que implique imaginar un futuro posible. Los esfuerzos chocan con el tradicionalismo de la clase política, las divisiones del pasado y el conformismo social.

Los Parlamentarios, prosiguió, realizan prácticas similares, se mueven en esquemas de acción conocidos. Lo que la Comisión pretende, el modus operandi a la fecha, constituye claramente una práctica anómala y marginal.

Lo que interesa, entonces, es comenzar a construir un relato, un Chile imaginable, posible, soñado. Se trata de buscar el modo de transmitir a la clase política dirigente, sobre todo en los puntos neurálgicos del sistema, la energía, la voluntad y el deseo de participar en el diseño y desarrollo de ese proyecto común, esto es, en la tarea de inventar el futuro.

Para encontrar esos nichos, para entrar en ese diálogo, es imprescindible ser muy libre. Por lo mismo, no se puede permanecer atado a ciertas concepciones sólo porque se pertenece a una determinada bancada. Quizá esa conversación conduzca a la convicción de que el Estado debe incorporarse a fondo. Si así fuera, habrá que saber reconocerlo y adoptar las decisiones pertinentes. Urge, en todo caso, redefinir los términos de la conversación acerca del futuro.

En el caso de Finlandia, prosiguió, hay un elemento fundamental, que se suma a los referidos por el Senador señor Flores, a saber, el de su sobrevivencia física frente a un clima implacable. Hace algunos años hubo un invierno de tal crudeza que murieron ciento treinta mil finlandeses.

Cuando un país está en el límite de supervivencia, sabe que debe apelar a lo mejor de sí mismo en cada momento y, además, se preocupa de establecer consistentes sistemas de protección de los ciudadanos. Ante la muerte de ciento treinta mil compatriotas por el frío, los ciudadanos admiten como hecho incuestionable fijar cargas impositivas importantes a cambio de sistemas de seguridad social eficaces, cobertura universal de salud y educación gratuita y de calidad. En otras palabras, la sociedad funciona de manera solidaria porque está en juego su subsistencia como Nación.

Finlandia es una sociedad extremadamente innovadora en ciertas áreas, pero con un Estado de bienestar que resuelve el problema central de los finlandeses: la inseguridad frente al clima, a los eventuales invasores, a todas sus fragilidades.

En síntesis, dijo el señor Senador, el asunto radica, por una parte, en determinar cómo se conversa para construir el relato del país que soñamos, en el sentido de Nación y de Patria, que ya camina en el siglo XXI, y, por otra, en constituir garantías suficientes que permitan a los chilenos sentir seguridad básica para aventurarse en algo nuevo que desconocen.

Por último, se necesita que las fuerzas políticas, que seguirán compitiendo, encarnen esta tarea resueltamente, aunque esto todavía no ha

ocurrido. Para que tenga lugar, concluyó, se debe redefinir el juego entre cooperación y competencia en el sistema político.

El Honorable Senador señor Flores agregó que existe un problema que está dado por el hecho de que en las condiciones actuales nuestro país no se ve suficientemente amenazado. Los chilenos, argumentó, tenderían a actuar unidos cuando se encuentran amenazados.

Una tarea que compete a la Comisión, sostuvo, es cambiar el estado de ánimo de complacencia de la gente a uno de amenaza seria. Frente a dicha amenaza no quedará más que acometer el desafío con realismo. Sólo entonces se producirán acontecimientos.

Por el momento, los Parlamentarios que son miembros de esta Comisión deben promover alianzas entre personas de distinto pensamiento y sensibilidad, para contribuir a gestar cosas nuevas.

Por razones obvias, señaló, el Gobierno no hará más de lo que actualmente hace. Su objetivo es concretar algunos de sus programas. Hace algún tiempo el Fondo Monetario Internacional calificó con mala nota a Chile por manejo del lavado de dinero. Personeros norteamericanos están presionando fuerte por este tema, persuadidos de que el sistema procesal chileno ofrece demasiados derechos y libertades a los sospechosos.

En ese contexto, el proyecto de ley que tramita el Senado en materia de análisis financiero está concebido sin ninguna consideración acerca de tales aprensiones. La unidad de análisis estudia durante largo período y sólo cuando estima que puede existir "lavado" remite los antecedentes al Fiscal Económico. Para cuando eso ha ocurrido el dinero está fuera de Chile. Este ejemplo demuestra que nuestro país no está en sintonía con lo que está pasando en el mundo en materia tecnológica y de seguridad.

El Honorable Senador señor Foxley afirmó que esa situación se dio porque cuando se discutió dicho proyecto de ley lo primero que hizo la Comisión de Constitución fue invitar al señor Hernán Somerville, Presidente de la Asociación de Bancos e Instituciones Financieras. Siendo una valiosa persona, el señor Somerville representa la autocomplacencia de la industria bancaria, con dignidad de gran señor. La Asociación aceptó controlar el lavado de dinero pero siempre que no implicara intervenir en la contabilidad de los bancos o en el secreto bancario, sin antes realizar un engorroso procedimiento. Como consecuencia, la forma en que se comete el delito nada tiene que ver con la velocidad de reacción del Estado.

Entonces, la autocomplacencia se traduce en lo siguiente: lo estamos haciendo tan bien que qué importa que circule un poco de dinero sucio.

El Honorable Senador señor Flores sostuvo que tal como ha sido diseñada la Unidad de Análisis Financiero, no fue posible introducirse ni siquiera en el Comité Asesor de la Agencia de Seguridad, porque si bien está facultada para recabar antecedentes no tiene atribuciones para entregar esos datos.

El Honorable Senador señor Cantero declaró que, en los hechos, no hay conversación en el Senado. El aserto se ejemplifica en las votaciones de los últimos doce años.

Ha habido experiencias valiosas al respecto. Así, las conversaciones que ha sostenido con el Senador señor Flores en televisión, que, según dijera, han beneficiado a ambos Parlamentarios. El impacto que ese programa de televisión tuvo en la ciudadanía fue enorme, pues permitió observar a dos personas comunicarse entre sí no obstante pertenecer a bandos opuestos durante el régimen militar.

La conversación deben entenderse no como mera discusión, sino como comunicación, manejo de emociones, de confianzas, cooperación y desarrollo de competencias.

En esa perspectiva, reiteró su sugerencia de estructurar un ciclo de conversación, transmitido por el canal de televisión del Senado, en que los

miembros de la Comisión dialoguen acerca de las ideas de que se trata, incluso de modo autorreferente.

Lo dicho, agregó el Honorable Senador señor Arancibia, sin perjuicio de la influencia que cada cual pueda ejercer en su respectivo sector de opinión.

El Honorable Senador señor Flores propuso considerar la sugerencia del Senador señor Cantero, de manera que en la próxima sesión de la Comisión pueda debatirse más latamente para adoptar el acuerdo que corresponda.

El Honorable Senador señor Cantero se comprometió a plantear una proposición completa para la próxima sesión, y a hablar sobre el tema con la productora a cargo del canal del Senado.

Por su parte, el Senador señor Flores comentó que se encuentra organizando un curso en la Universidad de Chile, que se inicia el 14 de agosto y será transmitido por internet, en el que se abordarán las ideas planteadas. Invitó a los miembros de la Comisión a participar en la primera sesión del curso. El señor Senador intervendrá como representante de la Fundación País Digital. Cabe consignar que este curso se dará también en otras ciudades, por lo que tendría un impacto ciudadano importante ver juntos a los miembros de la Comisión.

Con todo, el señor Senador fue enfático en que el primer ámbito de acción que deben acometer los miembros de la Comisión se refiere a sus propios sectores políticos.

El Honorable Senador señor Arancibia se mostró convencido de que el discurso político está desvinculado de los deseos de la ciudadanía. De allí su inquietud en orden a cómo introducir las ideas del Senador señor Flores en el debate ciudadano.

Por último, el Honorable Senador señor Flores dijo que para lograrlo, lo primero es que los miembros de la Comisión difundan estas ideas. Una vez que esto ocurra, añadió, se podrá contar con una carta de navegación para el futuro.

- - - - -

Exposición del señor Lionel Carrasco, Vicepresidente de Soluciones Estratégicas de Neoris; acompañado por los señores Claudio Guzmán, Gerente General del Cono Sur de Neoris, y Fernando Poch, Director de Nuevos Negocios del Cono Sur de Neoris (7 de agosto de 2003).

El señor Presidente explicó que don Lionel Carrasco tiene una amplia experiencia internacional en negocios y servicios vinculados a las nuevas tecnologías.

El señor Carrasco, por su parte, agradeció la invitación efectuada y comenzó su exposición indicando los tres efectos que ha tenido Internet en los negocios y en la vida en general:

- a) Consecuencias respecto del tiempo, ya que la velocidad de las transacciones y comunicaciones se reduce drásticamente;
- b) Cambios respecto del espacio, ya que la red facilita una suerte de ubicuidad de los usuarios de los distintos servicios, y
- c) Efecto de red, en el sentido de que Internet constituye una carretera abierta, sin propietario y sin gobierno, con un efecto multiplicador muy interesante.

En cuanto a los negocios, Internet conlleva las siguientes consecuencias:

- a) Se reducen los costos de búsqueda de los mejores productos. Cambian los modelos de negocios.
- b) Las transacciones bajan de costo. La conectividad acorta los procesos.

c) Se modifica la coordinación logística en forma sustancial, facilitándose las operaciones a distancia.

Por otra parte, Internet presenta también algunas desventajas, ya que puede reducir los espacios de privacidad y facilitar las redes delictuales como el narcotráfico, la pornografía y la trata de blancas.

Posteriormente, hizo presente que el potencial de desarrollo tecnológico es más alto en el innovador que en el que copia o va rezagado.

Existen tres estados de la tecnología:

- a) Inmaduro, de alto riesgo y alto valor;
- b) Ya probado, de menor riesgo y valor residual, y
- c) Maduro y estable, de bajo riesgo y valor marginal.

América Latina y Chile trabajan con tecnologías ya reconocidas, de bajo riesgo.

Luego, se refirió a las expectativas de los usuarios en la "Nueva Economía", señalando en un gráfico que en la fase inmadura, las expectativas son altas y van bajando hasta la fase madura, pero luego se recuperan. Por su parte, la curva de inversión en la fase inmadura sube por las expectativas, pero la curva de utilización se encuentra por debajo, y caen las inversiones. No obstante, cuando la curva de expectativas es muy baja, la de usuarios o de utilización sigue subiendo.

¿Cómo elevar la curva de utilización? Por medio de regulaciones e incentivos, ya que la curva de inversión depende del "retorno de inversión", lo que está vinculado con la curva de usuarios.

Para el desarrollo de la competitividad se requiere de infraestructura, de un marco jurídico regulatorio y del mercado. Sus actores son el Gobierno, las personas y los negocios (empresas).

A continuación, proyecta y explica un modelo en base al cual podría hacerse el diagnóstico.

En el caso de Chile, precisó, como usuario de Internet el Gobierno está más adelante que las empresas. Muestra diversos cuadros que grafican la situación de nuestro país y su posición relativa en América Latina.

Plantea que uno de los grandes desafíos se vincula al fomento de la TICs en la pequeña y mediana empresa, producto de las regulaciones e incentivos.

¿Cómo salir del círculo vicioso? Expresó que deben adoptarse pequeñas medidas, evaluadas según su impacto y viabilidad, en relación al tiempo.

Por ejemplo, con la banda ancha se abrirá una nueva forma de comunicación que permitirá integrar la voz, los datos y el vídeo en los domicilios de los usuarios. ¿Cómo regular esta materia? El legislador debería distinguir entre la infraestructura del domicilio, los proveedores de infraestructura y los proveedores de servicios, ya que de concentrarse estos negocios puede constituirse un monopolio peligroso. Por otra parte, ¿qué debiera garantizar la regulación? Un precio justo por los servicios, acceso universal, la preservación de las inversiones, precaver la entrada de advenedizos interesados en el negocio pero que pueden desincentivar a los inversionistas y constituir al Estado en ente arbitrador en estas materias.

Por último, indicó que la legislación debe velar porque la banda ancha se establezca con ciertas condiciones a nivel urbano, suburbano y rural.

El Honorable Senador señor Flores señaló que Chile debe plantear su desarrollo sin pretender copiar el sistema de Norteamérica, sino aprovechando sus ventajas de país pequeño en base a un "desarrollo asimétrico".

En nuestro país, agregó, la mentalidad imperante postula que las cosas valen por sus componentes, olvidando que el valor también depende de los flujos de finanzas que se proyectan a futuro y de la capitalización según las expectativas de la gente.

Finalmente, el Honorable Senador señor Cantero expresó, al comentar las proyecciones, que debe haber un cambio cultural en Chile hacia una cultura de colaboración, que permita romper la inercia e introducir al país en el desarrollo de los nuevos procesos.

4

MOCIÓN DEL HONORABLE SENADOR ORPIS, CON LA CUAL INICIA UN PROYECTO QUE MODIFICA LA LEY N° 18.838, SOBRE CONSEJO NACIONAL DE TELEVISIÓN, CON EL OBJETO DE PROHIBIR EL EMPLEO DE SISTEMAS DE MEDICIÓN DE AUDIENCIA EN LÍNEA (3543-15)

Honorable Senado:

Uno de los grandes cambios que ha sufrido nuestra sociedad en las últimas décadas es el fin de las luchas ideológicas. Es reemplazada por una sociedad que amplía los espacios de libertad. Sin embargo con todos los beneficios que puede llegar a tener un cambio social de esta naturaleza; sin duda se trata de un cambio en que existe el riesgo de terminar promoviendo el materialismo y el individualismo.

Tanto el materialismo como el individualismo concebidos como un fin en si mismo pueden llegar a causar graves daños.

Reflejo de esta realidad es que hoy vivimos en una sociedad "on-line", en que los contenidos han quedado relegados a un segundo plano. Prácticamente lo único que vale es el "rating". Para determinar una parrilla programática, una postura política; una acción de Gobierno el contenido queda subordinado a la medición. A pesar de tener mayores espacios de libertad hemos terminado siendo esclavos de lo que la gente quiere ver, oír o escuchar .

Quienes desean hacer un aporte constructivo a esta sociedad no tienen espacio. Los contenidos tienen cada vez menos espacio.

La creciente importancia de la televisión en la formación de la opinión pública y su innegable influencia en los patrones de conducta social, plantean la exigencia de una reflexión sobre las bases en que se desarrolla la prestación de servicios televisivos.

El consumo televisivo actualmente alcanza a casi cuatro horas diarias (Tres horas cincuenta y seis minutos) del tiempo de las mujeres y algo más de tres (Tres horas, seis minutos), en el caso de los hombres. De estos datos, fácil es concluir que los chilenos permanecen casi un cuarto de su tiempo activo frente a un televisor .En la citada medición, el consumo televisivo aumenta considerablemente en el horario llamado "prime time", es decir, después de las ocho de la noche cuando ha terminado la jornada laboral. Bien podemos concluir que los chilenos empleamos la mayoría de nuestro tiempo libre en ver televisión.

El 90% de los chilenos que viven en los centros urbanos consideraban que la televisión estimula el consumismo en los niños, mientras que el 71% opinaba que incentiva la violencia en las personas.

Existe también consenso en torno a la idea de que el sistema de medición de audiencia en línea, conocido como "people meter on line", ha contribuido significativamente al paulatino proceso de deterioro de la calidad de los contenidos exhibidos. La necesidad de los medios de adecuar su oferta programática a las exigencias de la audiencia para competir eficazmente en el

mercado publicitario principal fuente de ingresos de los canales de televisión abierta.

Chile optó por una televisión comercial. Por lo tanto las mediciones de audiencia son determinantes para la inversión publicitaria, las que a la larga han terminado estableciendo la parrilla programática en función de los rating.

Sin embargo como sociedad debemos buscar un equilibrio de lo contrario el costo será demasiado alto por el grado de penetración que tiene este medio. El depender sólo del rating termina sacrificando una televisión con mayores contenidos. . Cuando se exhiben altos niveles de violencia sin duda termina traduciéndose en una sociedad mucho mas violenta. Cuando cada vez se exhibe una mayor cantidad de miseria humana, que sin duda es parte de la naturaleza; pero paralelamente existe muy poco espacio para mostrar la virtudes humanas ocurre algo similar. Cuando se privilegia en extremo la entretención por sobre la información; se va produciendo una desvinculación de la ciudadanía con su propio entorno.

Las audiencias reflejan lo que he señalado. En el caso de las mujeres, al considerar los 10 programas de tv. mas vistos; siete corresponden entre reality show (5) y telenovelas (2). En el caso de los hombres las alternativas son un poco mas variadas. Entre los 10 programas mas vistos cuatro se reparten entre reality show (2), telenovelas (2); a lo menos existe un informativo y dos eventos deportivos.

Sin embargo como sociedad debemos buscar un equilibrio de lo contrario el costo será demasiado alto. En la actualidad ese equilibrio no existe. En general se sacrifican los contenidos en función de los "rating", y sin duda el sistema que provoca mayores distorsiones en ese sentido es la "medición en línea" denominado people metter on line. (Existe en muy pocas partes en el mundo).

No se trata de no medir las audiencias. De lo único que se trata es evitar utilizar un sistema (people metter on-line) que categóricamente produce un desequilibrio entre contenidos y rating.

Por todas estas consideraciones, venimos en proponer el siguiente:

Proyecto de Ley

Artículo único.- Introdúzcase el siguiente inciso final al artículo 13° de la Ley N°18.838 que crea el Consejo Nacional de Televisión:

"Prohíbese a los prestadores de servicios de radiodifusión televisiva de libre recepción y a los de servicios limitados de televisión, el empleo de cualquier clase de sistema de medición de audiencia en línea. La infracción a esta norma será sancionada, de acuerdo con su gravedad, en la forma prescrita en el artículo 33 de esta ley".

(FDO.): Jaime Orpis Bouchón,
Senador

5

MOCIÓN DE LOS HONORABLES SENADORES ESPINA, HORVATH, ROMERO Y VIERA-GALLO, CON LA CUAL INICIAN UN PROYECTO DE REFORMA CONSTITUCIONAL QUE MODIFICA LOS ARTÍCULOS 15 Y 18 DE LA CARTA FUNDAMENTAL, A FIN DE CONSAGRAR EL SUFRAGIO COMO DERECHO DE LOS CIUDADANOS Y DE SU INSCRIPCIÓN AUTOMÁTICA EN LOS REGISTROS ELECTORALES (3544-07)

Honorable Senado:

Sometemos a la consideración del H. Senado un Proyecto de Reforma Constitucional que tiene por finalidad consagrar constitucionalmente el sufragio como un derecho o facultad de los ciudadanos y el establecimiento de la inscripción automática de todos los ciudadanos en los Registros Electorales.

Como se sabe, el artículo 15 de nuestra Constitución Política establece que en las votaciones populares el sufragio será personal, igualitario y secreto, y, que para los ciudadanos será, además, obligatorio.

En nuestra opinión, la obligatoriedad del sufragio contradice los fundamentos esenciales de un régimen auténticamente democrático y de una sociedad integralmente libre. En efecto, por naturaleza el sufragio es derecho, al igual que la opción a cargos públicos de elección popular, y así lo reconoce el artículo 13 de nuestra Carta Fundamental en su inciso segundo, al referirse a los derechos que otorga la calidad de ciudadano.

En la práctica, la obligatoriedad constitucional del sufragio, complementada legalmente con una sanción para quienes no concurren a votar en los procesos electorales, convierte a los ciudadanos en entes cautivos de un sistema que se agota en la mera formalidad electoral, ya que la ciudadanía no tiene las facultades para revocar el mandato otorgado a sus autoridades elegidas en caso de que su gestión hay sido o sea manifiestamente deficiente e incluso contraria a los intereses de la comunidad.

Lo que otrora fuera una conquista para el pueblo, fundamentalmente para aquellas personas de estratos económicos más humildes, (las que, como se recordará, en el pasado no tenían derecho a votar), hoy constituye una pesada carga, que - paradójicamente - afecta con mayor rigor precisamente a los ciudadanos de ingresos más modestos, ya que es en éstos en quienes verdaderamente hace fuerza intimidatoria la amenaza de multa para quien no concorra a votar.

Ha sido precisamente sobre la base de lo anteriormente expuesto que en no pocas ocasiones nuestro país ha debido recurrir a las leyes de amnistía electoral para liberar a quienes no concurren a sufragar en los respectivos comicios de la correspondiente sanción pecuniaria.

En un país en el que debiéramos ensanchar los márgenes de nuestras libertades cotidianas, la obligatoriedad del sufragio, además de ser conceptualmente incoherente con los fundamentos esenciales de una auténtica Democracia, representa un anacronismo que no resiste mayor análisis.

Conviene recordar, por otro lado, que la obligatoriedad del sufragio para todos los ciudadanos es más aparente que real, pues - en la práctica - sólo se sanciona legalmente a quienes, estando inscrito en los Registros Electorales, no concurren a votar sin causa justificada. Sin embargo, basta con que los más jóvenes jamás se inscriban para que la obligatoriedad del voto y su consecuente sanción sea burlada.

Por esto, la consagración categórica y definitiva del sufragio como un derecho de los ciudadanos se complementa con la inscripción automática en los Registros Electorales, por el solo ministerio de la ley, de toda persona que cumpla con los requisitos del artículo 13 de la Constitución para ser ciudadano (tener 18 años y que no haya sido condenado a pena aflictiva).

Este no es un tema nuevo. En el año 1997, el entonces Presidente del Senado, H. Senador Sergio Romero, hizo ver al Ejecutivo la necesidad de establecer la voluntariedad del voto y la inscripción automática. Esta discusión se renovó posteriormente en la Comisión de Constitución del Senado, donde mientras se analizaban las Reformas Constitucionales, el H. Senador Alberto Espina presentó dos indicaciones al proyecto; la primera suprimía la obligatoriedad del sufragio y la segunda establecía la inscripción automática en los Registro Electorales, por el solo ministerio de la ley, al cumplir los requisitos de ciudadanía del artículo 13 de la Constitución. Ambas propuestas fueron rechazadas en la Comisión por tres votos contra dos. Luego estas indicaciones fueron renovadas por diez H. Senadores para que sean vistas por la Sala del Senado, la que finalmente rechazó la indicación de supresión del voto obligatorio por veintitrés votos contra quince. Este hecho llevó a los H. Senadores que renovaron la segunda indicación a retirarla.

También Su Excelencia el Presidente de la República hizo un llamado a los parlamentarios en el Mensaje al Congreso Pleno del 21 de Mayo recién pasado, para que se apruebe el sistema de inscripción automática en los

Registros Electorales y el voto voluntario. Estamos satisfechos que esta interpelación hecha por el propio Presidente de la República, haya sido consecuencia de una iniciativa que fue planteada por nosotros hace ya un par de años atrás.

La enorme significación y trascendencia que tiene este tema para el país requiere que sea enfrentado abierta y directamente por toda la ciudadanía y, es en razón de ello que proponemos derechamente la supresión de la obligatoriedad del voto y el establecimiento de la inscripción automática de todos los ciudadanos en los Registros Electorales.

En mérito de lo expuesto, y ciertos de representar la voluntad de la inmensa mayoría nacional, venimos en proponer la siguiente

MOCION

Artículo único.- Modifícase la Constitución Política de la siguiente forma:

1.- Suprímese la frase final del inciso primero del artículo 15.

2.- Intercálase el siguiente inciso a continuación del inciso primero del artículo 18:

"La ley orgánica constitucional señalada en el inciso precedente contemplará un sistema de registro electoral al que se incorporarán, por el solo ministerio de la ley, los ciudadanos que cumplan los requisitos que establece el inciso primero del artículo 13."

(FDO.): Alberto Espina Otero, . Antonio Horvath Kiss.- Sergio Romero Pizarro.- Antonio Viera-Gallo Quesney

6

MOCIÓN DEL HONORABLE SENADOR HORVATH, CON LA CUAL INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE AUTORIZA LA CONSTRUCCIÓN DE UN MONUMENTO, ARCHIVO Y MUSEO EN MEMORIA DEL GEÓGRAFO DON JUAN STEFFEN HOFFMANN (3545-04)

Honorable Senado:

Considerando:

1.- Las nueve exploraciones realizadas por Juan Steffen Hoffmann entre 1892 y 1902 en la Patagonia, su duro y fundamentado trabajo en la defensa de los derechos de Chile ante el Tribunal Arbitral de Gran Bretaña en la definición de límites entre Chile y Argentina, su labor como profesor en Europa y en Chile entre 1889 y 1913, más su extenso trabajo científico y de divulgación, que son parte de todas las dimensiones que tuvo este insigne geógrafo.

2.- Que gracias a su tesonera labor, tanto en terreno, como en gabinete, Chile logró rescatar gran parte de la Patagonia Occidental, desconocida por los chilenos y la mayoría de sus autoridades, que mediante su tesón se desarrolló la cartografía y conocimiento al Sur de Puerto Montt y se abrió al conocimiento extensos valles aptos para la posterior colonización.

3.- Que Steffen no sólo se enfrentó a las dificultades que le ofrecía una naturaleza desconocida, aislada y muy accidentada, sino que también a los sinsabores de científicos que trataban de robarle sus hallazgos y de la competencia que le significó desarrollar su tarea ante un adversario que tenía

todo el apoyo gubernamental y además una notable diferencia de condiciones de acceso desde las mesetas de la pampa patagónica, todo lo cual le consumió no sólo su energía, sino que también su salud.

4.- Su gran dominio de la historia y de la ciencia geográfica, lo que hacen que su texto Patagonia Occidental sea la referencia insoslayable más importante para el conocimiento de esta vasta zona.

5.- Algunos antecedentes de su biografía: Nacido el 20 de Julio de 1865 en la pequeña ciudad de Fürstenwerder en la Provincia de Brandenburgo, Alemania. Su padre, Emilio, fue médico. Su madre, Ana, hija de un propietario de campo de Mecklenburgo, falleció cuando Steffen realizaba su Doctorado Académico. Sus estudios secundarios los realizó en Charlotterburg con aprendizaje de las letras griegas y latinas. En las universidades de Berlín dirigió sus estudios a la Historia y geografía. Este era particularmente competente en historia con prestigiados académicos como Droysen, Curtius, Wattenbach y Tratschtke. Sus inquietudes lo llevaron a estudiar además geología en la Academia de Berlín.

Por estos últimos motivos en 1884 se trasladó a la Universidad de Halle donde completó sus estudios con eminentes profesores, entre ellos Adolfo Kirchoff. De los estudios y de sus viajes en terreno elaboró su trabajo de tesis de doctorado sobre Unterfranken und Ashaffenburg. En 1886 fue promovido en "cum laude" y volvió a Berlín para su examen de Estado donde tuvo la fortuna de encontrar como profesor al afamado Fernando von Richtoffen, que a su vez se había trasladado desde Leipzig. En 1887 le correspondió trabajar como redactor de la Enciclopedia Geográfica de Turingia, lo que lo vinculó con profesores e investigadores del mundo.

Cuando ya se disponía a ejercer como docente en la Universidad fue sorprendido en Mayo de 1889 con una oferta de von Richtoffen de un contrato en Chile, como profesor de Geografía e Historia en el recién creado Instituto Pedagógico en la Universidad de Chile en Santiago. El dijo "inmediatamente que sí" y después de cortos trámites con el Embajador Rodrigo Gana se firmó el contrato y el 15 de Junio se embarcó en Bordeaux hacia nuestro país.

Una vez iniciado su trabajo como educador, al poco tiempo después de un reconocimiento de Reloncaví - Ralún y del Lago Todos los Santos en 1892, se le ofreció la oportunidad de trabajar como experto en los problemas limítrofes que requerían muchas exploraciones en la Patagonia.

Entre sus numerosas expediciones se pueden destacar las siguientes: Exploración Lago Todos los Santos y Tronador, Valle del Bariloche, 1893, Exploración a Palena - Carrenleufú, 1894, Valle del río Puelo, 1895 y río Manso, 1896, Valle del río Aysén, 1896-1897, Valle Cisnes, 1897-1898.

Es que venimos a presentar la siguiente

MOCIÓN DE LEY

AUTORIZA LA CONSTRUCCIÓN DE MONUMENTO, ARCHIVO Y MUSEO EN MEMORIA DEL GEÓGRAFO DON JUAN STEFFEN HOFFMANN

Artículo 1º.-

Autorízase la construcción de un monumento, archivo y museo en la Región de Aysén, en memoria del geógrafo Juan Steffen Hoffmann.

Artículo 2º.-

Las obras se financiarán mediante erogaciones populares obtenidas a través de colectas públicas, donaciones y otros aportes.

Artículo 3º.-

Las colectas públicas a que se refiere el artículo anterior se efectuarán en las fechas que determine la Comisión Especial que establece el artículo 5° de la presente ley.

Artículo 4°.-

Créase un fondo destinado a recibir las erogaciones, donaciones y demás aportes señalados en el artículo 2°.

Artículo 5°.-

Créase una Comisión Especial integrada por 6 miembros ad honorem encargada de ejecutar los objetivos de esta ley, la que estará constituida por:

- a) Dos representantes de la Región de Aysén ante el Congreso Nacional, un diputado y un senador.
- b) Un representante de los Alcaldes de la XI Región de Aysén.
- c) Un representante de la Liga Chileno Alemana.
- d) Un representante de la Dirección Regional de Aysén del Consejo Nacional de la Cultura.
- e) Un representante de la Dirección Regional de Aysén del Consejo de Monumentos Nacionales.

(FDO.): ANTONIO HORVATH KISS
Senador