



INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY, INICIADO EN MOCIÓN, MODIFICA EL DECRETO SUPREMO N° 900, DE 1996, DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, QUE FIJA EL TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DEL DECRETO CON FUERZA DE LEY N° 164, DE 1991, DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, LEY DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS, PARA OBLIGAR A LAS CONCESIONARIAS DE OBRAS PÚBLICAS VIALES A ADOPTAR MEDIDAS DE SEGURIDAD.

BOLETINES N°15.073-07 y 15.253-09

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Seguridad Ciudadana viene en informar, en **segundo trámite constitucional y primero reglamentario**, el proyecto de la referencia, originado en moción de los Honorables Senadores señor Ossandón, señora Gatica y señores Insulza, Prohens y Pugh, que modifica diversos cuerpos legales, para establecer el deber de adopción de medidas de seguridad para las concesionarias de obras públicas y modificar las penas para los delitos que indica (Boletín N° 15.073-07); y proyecto de ley iniciado en moción de los Honorables Senadores señoras Rincón y Órdenes, y señores Castro González, Flores y Walker, que modifica el Decreto N° 900, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en materia de adopción de medidas de seguridad por parte de los concesionarios (Boletín N° 15.253-09), ambos refundidos. Con urgencia calificada de "suma".

La **idea matriz o fundamental del proyecto** consiste en establecer, respecto de las concesionarias de obras públicas viales la obligación de proporcionar y transmitir, al Ministerio Público y a las policías, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con éstos, la información relativa a vehículos que circulen por las obras en circunstancias irregulares, así como informar y alertar de eventuales delitos o infracciones que se produzcan al interior de las obras. Asimismo, el proyecto consagra para las concesionarias el deber de entregar el servicio en condiciones de seguridad para los usuarios, previniendo riesgos de todo tipo y adoptando todas las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia necesarias para el resguardo del usuario y sus bienes. También regula lo

relativo al incumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad o asistencia.

MENCIONES REGLAMENTARIAS

De conformidad con lo ordenado en el artículo 304 del Reglamento de la Cámara de Diputados, este informe debe consignar los aspectos que se señalan en los acápite siguientes:

I. FUNDAMENTOS DEL PROYECTO.

Establecer, respecto de las concesionarias de obras públicas viales la obligación de proporcionar y transmitir, al Ministerio Público y a las policías, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con éstos, la información relativa a vehículos que circulen por las obras en circunstancias irregulares, así como informar y alertar de eventuales delitos o infracciones que se produzcan al interior de las obras.

II. RESUMEN DEL CONTENIDO DEL PROYECTO APROBADO POR EL SENADO.

1. Modificaciones al artículo 23° del decreto supremo N° 900

Se introducen ajustes formales y sustantivos al artículo 23°, referido a las obligaciones del concesionario de obras públicas viales:

Reforma formal: Se reemplaza el signo de puntuación al final del numeral 1 por un punto y aparte, anticipando la incorporación de un nuevo numeral.

Nuevo numeral 3: Se impone al concesionario la obligación de adoptar medidas específicas de protección y seguridad al interior de las obras viales, extensivas tanto a los usuarios como a sus bienes. Estas medidas deben ser precisadas en las bases de licitación e incluir, entre otras, la instalación de cámaras de seguridad, cámaras térmicas, sistemas lumínicos y lectores de patentes. Asimismo, se establece que las bases deberán contener:

Obligaciones relativas a vigilancia, seguridad y asistencia.

Sanciones en caso de incumplimiento.

Reglas específicas para la protección de los derechos de los usuarios.

Estas obligaciones se suman a las ya existentes en virtud del artículo 35° de la misma ley, sobre responsabilidad del concesionario.

2. Incorporación del nuevo artículo 44

Se introduce un artículo nuevo que fortalece el marco normativo en materia de seguridad, vigilancia y cooperación con organismos del Estado, estableciendo lo siguiente:

El concesionario que administre sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas deberá permitir el acceso del Ministerio Público a la información e imágenes recopiladas, siempre que se soliciten en el contexto de una investigación penal.

Asimismo, se establece la obligación de permitir el acceso automatizado y en tiempo real por parte de las policías, en virtud de sus respectivas competencias investigativas o de prevención del delito, a información relativa a:

Placa patente (o su ausencia)

Marca, modelo y color de los vehículos motorizados que circulen por la obra concesionada.

Dicha información busca facilitar la detección de vehículos robados, alterados o involucrados en delitos, así como alertar respecto de infracciones o ilícitos cometidos al interior de la concesión.

Se faculta al concesionario para celebrar convenios de colaboración con las policías, orientados a la transmisión de datos de seguridad necesarios para la prevención de riesgos a la seguridad pública, garantizando en todos los casos la interoperabilidad de los sistemas de información.

Finalmente, se dispone que el tratamiento de datos personales y los sistemas destinados a resguardar a los usuarios y sus bienes deberán ajustarse a la normativa

vigente en materia de protección de datos personales, así como a las respectivas bases de licitación.

3. Disposición transitoria

Se habilita al Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, para realizar las gestiones necesarias a fin de modificar los contratos de concesión de obras públicas viales vigentes que no cuenten con medidas de seguridad, dentro de un plazo máximo de cinco años. Estas modificaciones tendrán como finalidad incorporar las obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, junto con sus correspondientes sanciones en caso de incumplimiento.

Asimismo, se establece un deber de información anual a las Comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, y a la Comisión de Obras Públicas del Senado, respecto de las acciones y modificaciones realizadas conforme a este mandato.

III.- SE DESIGNÓ DIPUTADO INFORMANTE al señor Andrés Longton.

IV.- SÍNTESIS DEL DEBATE HABIDO DURANTE LA DISCUSIÓN EN GENERAL, CON INDICACIÓN DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS.

El señor **Juan Manuel Sánchez**, director general de Concesiones del MOP, saludó a los parlamentarios de la Comisión y enfatizó que su organismo no tenía observaciones al proyecto de ley en debate. Explicó que, tras la discusión en el Senado y las adecuaciones realizadas en esa instancia, se incorporaron todos los elementos necesarios para que este tipo de infraestructura contribuyera a la seguridad del país.

Inició su exposición señalando que el sistema vial en Chile tenía la particularidad de estar concesionado, lo que implicaba que su financiamiento se compartía a través del cobro de peajes. Destacó que, en los últimos años, se avanzó con mayor rapidez hacia un sistema de cobro electrónico, conocido como TAG, telepeaje o free flow, el cual no solo facilitaba el pago, sino que también permitía

obtener información relevante sobre los flujos vehiculares y las personas que circulaban por las rutas del país.

Explicó que este sistema operaba mediante pórticos de lectura, los cuales, a través de una antena, se comunicaban directamente con el dispositivo TAG instalado en los automóviles. De esta manera, se determinaban las pasadas de los vehículos por distintos puntos de la ruta, lo que posteriormente permitía efectuar el cobro correspondiente. Subrayó que la información recopilada también podía ser de gran utilidad en el ámbito de la persecución penal. Señaló que los datos obtenidos, como la identificación de patentes y otros registros, podían ser empleados por las policías y el Ministerio Público para apoyar investigaciones y esclarecer delitos.

El señor Sánchez añadió que, además del sistema TAG, los pórticos contaban con tecnología de reconocimiento de patentes en caso de que un vehículo circulara sin el dispositivo o con este deshabilitado. Explicó que estos pórticos incluían lectores de patente con tecnología OCR, los cuales capturaban fotografías de los vehículos. En situaciones donde la antena no lograba leer el TAG, las concesionarias realizaban un registro manual para proceder con el cobro, información que también resultaba relevante para las policías.

Indicó que actualmente se estaba implementando el sistema en aquellas rutas del país que aún no contaban con la tecnología. Para ello, se estaban realizando modificaciones en los contratos vigentes, con el objetivo de cumplir con el mandato del proyecto de ley, el cual establecía que en un plazo de cinco años todas las rutas debían contar con este sistema. Aclaró que, aunque no recordaba con exactitud la redacción de la norma, ya existía un plan para equipar todas las rutas con esta tecnología.

Mencionó que la implementación había comenzado en las rutas más conflictivas, como Collipulli-Temuco y Collipulli-Río Bueno, y que ahora se avanzaba hacia la Ruta 160 en la Región del Biobío. Además, informó a la Presidenta de la Comisión que detallaría el estado de cada contrato.

Resaltó que los nuevos contratos, licitados durante la actual administración, ya incorporaban todas estas medidas de seguridad. Enfatizó que lo fundamental no eran solo las cifras, sino también la tecnología involucrada en los pórticos, los lectores de los dispositivos de los

automóviles, las cámaras de reconocimiento y la iluminación adecuada.

Asimismo, dijo que toda la información recopilada por las concesionarias debía ser fiscalizada por el MOP para garantizar que el cobro se realizara correctamente. Además, explicó que estos datos eran supervisados directamente en las Centrales de Comunicaciones (Cenco) de Carabineros de Chile. Preciso que, en este caso, la información no era interoperable, ya que los carabineros la observaban en tiempo real. De hecho, los contratos modificados contemplaban la instalación de tecnología y la habilitación de un centro de control para Carabineros, permitiendo que los funcionarios accedieran directamente a la información sin necesidad de solicitarla.

El funcionario expresó que el proyecto de ley establecía la interoperabilidad en los casos donde la tecnología ya estuviera implementada y promovía que la información estuviera disponible en línea. Explicó que cada ruta contaba con un centro de control y que, en la mayoría de ellos, había un carabinero presente. En consecuencia, en situaciones de flagrancia, especialmente en Santiago, la disponibilidad de información en línea facilitaría la persecución de delitos en tiempo real.

Continuó su presentación refiriéndose a las características de las salas de control. Explicó que, aunque la administración de estas salas estaba a cargo de las concesionarias, se trataba de infraestructura pública al servicio del Estado de Chile y de todos los ciudadanos. Destacó que se había incrementado la capacidad tecnológica de las cámaras de vigilancia, las cuales poseían alta resolución, permitían visualizar a una distancia de tres kilómetros y contaban con visión nocturna. Como ejemplo, mostró imágenes captadas en la Costanera Norte.

Acotó que, durante la tramitación del proyecto en el Senado, se invitó a los senadores a visitar los centros de control para conocer su funcionamiento y extendió la misma propuesta a los diputados en el futuro cercano. Recalcó la importancia de esta visita, ya que en dichos centros se almacenaría la información que sería utilizada tras la aprobación del proyecto de ley.

Posteriormente, abordó las modificaciones de contratos en materia de seguridad en la Región Metropolitana. Presentó el número total de cámaras disponibles en la región

y explicó que, aunque no entraría en detalles, era un dato relevante debido al alto flujo vehicular en Santiago.

Señaló que en Chile había aproximadamente seis millones de automóviles, de los cuales una gran parte se concentraba en la capital. Preciso que el 30 por ciento de estos vehículos circulaban por autopistas urbanas, que representaban solo el 3 por ciento de la vialidad estructurante de la ciudad. En este sentido, enfatizó que estas autopistas eran las vías más televigiladas de Santiago, lo que permitía hacer un uso responsable de la información para contribuir a la persecución del delito.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, interrumpió la presentación para solicitar una explicación sobre una diapositiva que mostraba el número de cámaras en autopistas concesionadas, rutas, pasarelas y pórticos. Le llamó la atención la ausencia de pórticos en las rutas 68 y 78, por lo que preguntó al director de Concesiones qué significaba esa situación.

El director Juan Manuel Sánchez respondió que en esas rutas no se habían instalado cámaras en los pórticos, pero que existían cámaras en otros puntos estratégicos. Destacó que, en total, había cerca de 2.300 cámaras distribuidas en todas las rutas concesionadas, lo que representaba una cantidad significativa de información en proceso de recopilación, específicamente en la región de La Araucanía, tramo Collipulli-Temuco. Además, informó que ya se habían implementado 30 puntos de control, siendo esta una de las primeras zonas en ser modificadas.

El invitado mencionó que, aunque hubo algunas diferencias en su ejecución, el proceso se llevó a cabo en coordinación con Carabineros, ya que la tecnología utilizada debía contar con la aprobación de esta institución.

Después, explicó que el contrato de concesión se había empleado como un mecanismo para financiar esta iniciativa, la cual no estaba contemplada originalmente en el contrato, con el objetivo de mejorar la seguridad vial en las rutas, aunque no específicamente la seguridad pública.

Finalmente, afirmó que ya se había logrado una reacción favorable, por lo que esperaban avanzar rápidamente en la cobertura de estos sistemas de monitoreo. También mencionó la existencia de 22 cámaras térmicas dentro del sistema.

El diputado Jorge Alessandri preguntó si las cámaras eran capaces de detectar patentes robadas, realizar seguimiento de vehículos en persecución o medir la alta velocidad. Además, consultó si contaban con inteligencia artificial para estos procesos.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que en la actualidad el sistema se limitaba a recopilar información y que la incorporación al Sistema Integrado de Televigilancia con Inteligencia Artificial (Sitia) era lo que añadía la inteligencia a los datos. Explicó que esta interoperabilidad permitía centralizar toda la información en una única plataforma, lo que facilitaba su uso.

Del mismo modo, aclaró que el rol de las concesionarias y rutas no era procesar directamente la información para las policías, sino simplemente entregarla, dejando en manos de las autoridades la posibilidad de aplicar software o herramientas adicionales para hacer un mejor uso de los datos recopilados.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, consultó si el sistema en la ruta de La Araucanía, que aparecía reportado como ciento por ciento ejecutado, estaba también ciento por ciento operativo en la actualidad.

El señor Juan Manuel Sánchez confirmó que el sistema estaba operativo y señaló que en Victoria se encontraba la sala de monitoreo acondicionada para recibir las imágenes de las cámaras.

Insistió en que las cámaras utilizadas para seguridad eran independientes de aquellas destinadas al cobro de peajes. Aclaró que estas imágenes eran entregadas a Carabineros para su uso en labores de seguridad, diferenciándolas del sistema de monitoreo para fines administrativos o comerciales.

El diputado Jorge Alessandri consultó si en la actualidad se estaba implementando un software que permitiera generar alertas automáticas; por ejemplo, del paso de un vehículo robado, de un auto que circule a alta velocidad, de un choque con fuego o de la exhibición de un arma desde un vehículo. Preguntó si existía algún procesamiento automatizado o si solo había operadores observando las cámaras.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que la competencia del Ministerio de Obras Públicas no incluía la

seguridad pública. Explicó que el ministerio había trabajado en dotar de herramientas tecnológicas a las entidades competentes para que ellas pudieran utilizar la información recopilada por las cámaras.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, interrumpió al señor Juan Manuel Sánchez para realizar una consulta al Ministerio del Interior, específicamente al señor Tomás Humud, debido a su nueva responsabilidad en el área.

Le preguntó si Carabineros, contando con la información provista por la autopista y con el sistema operativo en un tramo ciento por ciento ejecutado, estaba realmente utilizando inteligencia artificial u otras herramientas tecnológicas para detectar y perseguir delitos.

El señor Tomás Humud, asesor legislativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, respondió que se utilizaba inteligencia artificial en estos procesos, pero reconoció que no manejaba el detalle específico, ya que su rol era el de coordinador legislativo. No obstante, se comprometió a enviar la información correspondiente a la Comisión, si así lo requerían.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, solicitó que se les proporcionara el nombre y el contacto de la persona encargada de este tema, para que pudiera ser citada y entregar detalles concretos. Encargó a la Secretaría de la Comisión gestionar esta citación.

El señor Juan Manuel Sánchez explicó que la plataforma Sitia estaba siendo utilizada y que próximamente todas las autopistas y carreteras se integrarían a ella. Señaló que era importante distinguir entre los usos principales de la información recopilada y cómo el proyecto de ley en discusión mejoraba las condiciones para su utilización.

En primer lugar, mencionó la flagrancia, es decir, la posibilidad de reaccionar ante un delito en curso. Explicó que en la mayoría de los centros de control había un carabinero presente, lo que permitía coordinar de inmediato con patrullas y unidades de la institución para actuar en consecuencia.

En segundo lugar, destacó la relevancia de la información en la investigación de delitos. Dijo que era necesario que un fiscal enviara una solicitud formal para acceder a estos datos, lo que generaba tiempos de espera. Por

lo tanto, con la nueva normativa, ese trámite se eliminaría, permitiendo que la información estuviera disponible automáticamente para quienes la requirieran en una investigación.

Dicho eso, comentó que este cambio reduciría los tiempos y facilitaría el acceso a la información, mejorando su uso en la persecución del delito.

Finalmente, a pesar de no contar con datos exactos en ese momento sobre su impacto, aseguró que se comprometería a consultar a la Fiscalía y al Ministerio Público para obtener información sobre el funcionamiento del sistema en la autopista Vespucio Norte, que ya estaba conectada a la plataforma.

El señor Mario Rebolledo, secretario, intervino para señalar que el sistema también estaba operando en la Ruta 68 y que había sido utilizado en la captura de funcionarios de Conaf y Bomberos que habrían participado en los incendios que se originaron en febrero de 2024.

El señor Juan Manuel Sánchez confirmó que efectivamente era así, aunque reiteró que no tenía cifras exactas.

El invitado explicó que, desde la implementación del sistema de cobro electrónico, las autopistas eran consultadas regularmente para investigaciones. Sin embargo, una de las principales dificultades había sido el uso de datos personales, que es uno de los problemas que el proyecto de ley en discusión venía a resolver.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, preguntó por cuánto tiempo se almacenaban las imágenes y los datos obtenidos por las cámaras en las autopistas.

El señor Juan Manuel Sánchez reconoció que era una muy buena pregunta, pero admitió que en ese momento no tenía la información exacta. Sin embargo, se comprometió a conseguir el dato y proporcionarlo con posterioridad.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, insistió en la importancia de conocer ese detalle, especialmente en el caso de la región que ella representaba.

Explicó que en esa zona se habían registrado muchos incidentes en carretera, los cuales lamentablemente seguían ocurriendo.

La presidenta Naveillan reconoció que el sistema de cámaras operaba en la carretera principal, pero destacó que en los caminos secundarios no existía este tipo de monitoreo. Por lo mismo, manifestó su preocupación por la posibilidad de que los registros se almacenaran solo por 48 horas, ya que consideraba que ese plazo era insuficiente para una investigación efectiva.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que no tenía certeza sobre el tiempo exacto de almacenamiento, pero mencionó que, dado que Carabineros ahora tenía acceso directo a la información, suponía que el período era mayor a 48 horas.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, le solicitó nuevamente que consiguiera la información y la hiciera llegar a la Comisión.

El señor Mario Rebolledo, secretario, se refirió a la importancia de la permanencia de la información almacenada, dado que los delitos no siempre ocurren de manera aislada, sino que pueden estar conectados con hechos anteriores. Además, mencionó el movimiento de los delincuentes dentro de distintas regiones, haciendo referencia específicamente a la Región de Los Ríos.

El señor secretario manifestó que la Comisión tenía una competencia limitada en relación con este tema, ya que el proyecto en cuestión era de iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Explicó que había intentado analizar si era posible incorporar una norma sobre el almacenamiento de la información a través de alguna indicación, pero que concluyó que no era factible.

El diputado Cristián Araya expresó que tenía dudas respecto de si el Ministerio del Interior había revisado adecuadamente el proyecto de ley. Señaló que le llamaban la atención algunos aspectos del contenido de la iniciativa; por ejemplo, limitar a un rol específico a Carabineros de Chile, considerando que su reglamento establecía siete funciones distintas.

Asimismo, expuso su preocupación por la referencia exclusiva a delitos en la ruta o en la obra, sin considerar aquellos ocurridos en zonas aledañas, como en las cercanías de autopistas urbanas, donde los delincuentes escapaban sin ser rastreados.

Finalmente, el diputado Araya manifestó incertidumbre sobre el momento en que se abordaría el contenido completo del proyecto.

El diputado Jorge Alessandri respaldó las inquietudes planteadas por el diputado Araya y criticó lo que calificó como una tendencia del gobierno a restringir las medidas de seguridad en los proyectos de ley. Asimismo, señaló que en diversas iniciativas legislativas se había acotado el alcance de herramientas clave para el orden público, como los estados de excepción o el uso de pistolas Taser, lo que, a su juicio, debilitaba las medidas de seguridad implementadas.

El diputado Alessandri expresó que, en el caso del proyecto en discusión, la restricción a la prevención y a las autopistas concesionadas reduciría significativamente su eficacia. Por lo mismo, realizó un llamado a los asesores del gobierno a ampliar el enfoque y a no limitar innecesariamente las herramientas de seguridad.

El señor Juan Manuel Sánchez explicó que su intención no fue sostener que se impediría la investigación si un delito se ejecutaba en una zona aledaña a la ruta, sino que la información generada en la ruta concesionada era fundamental para la labor investigativa en casos de flagrancia.

En ese sentido, enfatizó que el contrato de concesión era claro respecto de la responsabilidad al utilizar adecuadamente el espacio público, porque garantizaba un flujo vehicular seguro y expedito, y destacó que se había ampliado creativamente el enfoque en materia de seguridad.

No obstante, mencionó que las herramientas transferidas a las empresas viales solo tenían un carácter disuasivo, porque el uso de armas es una prerrogativa exclusiva de Carabineros. Por lo mismo, afirmó que, aprovechando la interconexión que existe entre estas empresas, el objetivo de las medidas era dotar de recursos necesarios a las instituciones que contaban con armas.

Finalmente, explicó que el proyecto de ley incorporaba una nueva obligación legal sobre las medidas de protección y seguridad en las obras viales administradas, extendiendo la responsabilidad de vigilancia, seguridad y asistencia a las concesionarias.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, consultó si la incorporación de mayores exigencias de seguridad en las autopistas repercutiría en el costo para los usuarios, específicamente en el pago del dispositivo TAG. Asimismo, preguntó si, en casos de delitos ocurridos dentro de las autopistas, como encerronas, los usuarios podrían presentar querrelas contra las concesionarias.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que la aprobación del proyecto de ley no implicaría un costo adicional para los usuarios, ya que la seguridad formaba parte de la responsabilidad de la concesionaria y que aquello ya estaba en los contratos.

Luego, enfatizó sobre la importancia del sistema de cobro electrónico y las medidas de seguridad asociadas.

En cuanto a la segunda pregunta, indicó que dentro de las responsabilidades legales de las concesionarias no se encuentra lo concerniente a la seguridad, pero que las denominadas "encerronas" ocurren tanto dentro como fuera de las rutas concesionadas.

Al respecto, indicó que actualmente la cobertura de monitoreo en las rutas de Santiago es alta y que la información aportada por el sistema ha sido crucial en diversos casos; sin embargo, aclaró que la responsabilidad de la seguridad en todo el territorio de la República corresponde exclusivamente a las policías y explicó que, aunque el personal de las concesionarias podría llegar antes que los carabineros para brindar asistencia, no cuenta con facultades para perseguir o detener delincuentes.

Dicho aquello, recordó que el Senado decidió no otorgar tales facultades a las concesionarias, pues podría conllevar el establecimiento de una policía paralela. Comentó que en otros países sí existen modelos de seguridad privada, incluso armada, pero cuestionó si esa era la dirección adecuada para Chile.

En materia de asistencia a víctimas en las autopistas, si bien reconoció que este era un tema pendiente, aclaró que, así como las concesionarias tienen la capacidad de atender a personas accidentadas, ahora tendrán el deber de prestar apoyo a las víctimas de delitos.

Después, señaló que las bases de las licitaciones serán las que consagren las sanciones en que incurrirá la concesionaria que no cumpla con esta obligación y que,

gracias a la incorporación de un nuevo artículo 44 en la ley de concesiones, la interoperabilidad será automática, sin que sea necesaria la existencia de una orden previa para que las concesionarias proporcionen acceso automático a la información e imágenes de seguridad a las policías y al Ministerio Público.

Por último, explicó la inclusión de un artículo transitorio que obliga al Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior, a modificar los contratos de concesión para que todas las rutas tengan el mismo estándar tecnológico en un plazo máximo de cinco años. Justificó este plazo por los costos fiscales que implicaría la implementación inmediata de esta medida.

El diputado Cristián Araya preguntó si actualmente la entrega de información solo puede hacerse previa orden judicial y si es esto lo que impide que las concesionarias tengan una mayor colaboración con las policías.

Sobre el particular, agregó que, en ocasiones, muchas acciones dependen más de la voluntad y de la coordinación que de reformas estructurales, dado que la tecnología existente permite identificar quién entra y quién sale de las autopistas.

A continuación, expresó sus dudas sobre el nuevo artículo 44, ya que los roles de las policías allí señaladas podrían generar conflictos innecesarios. Asimismo, cuestionó si la flagrancia es preventiva o investigativa, concluyendo que no era necesario detallar este aspecto en la norma.

Luego, criticó el hecho de que el proyecto no incluya menciones sobre el diseño estructural de las autopistas, ya que, en su opinión, las encerronas ocurren con mayor frecuencia en los enlaces entre rutas, como en el caso de la Ruta 5 Norte con Américo Vespucio.

Después, reiteró sus críticas al nuevo artículo 44 y preguntó sobre la necesidad de definir la finalidad específica para la cual se utilizará la información obtenida, ya que, si tal información no fuera utilizada para alguno de los fines propuestos por la norma, su entrega podría incluso ser cuestionada.

Dicho aquello, rechazó el uso del verbo “podrá”, utilizado en el inciso segundo del nuevo artículo 44, y propuso, en lugar de aquel, la utilización del verbo

“deberá”, ya que así la norma se entenderá como una obligación y no como una mera facultad de la concesionaria.

Finalmente, manifestó que el proyecto tiene un enfoque demasiado centrado en asuntos de obras públicas y que, si el fin es combatir la delincuencia, el Ministerio del Interior debiese tener un rol más activo. Por lo mismo, propuso incorporar la seguridad municipal, ya que, según su experiencia, los primeros en acudir a incidentes en las autopistas son los inspectores municipales. Argumentó que esta realidad debe ser considerada para hacer más operativa la norma y mejorar la respuesta ante hechos delictivos.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, coincidió con el diputado Araya, en cuanto a que el proyecto aún carece de un enfoque más centrado en materia de seguridad, y pidió al señor Sánchez que incorporara, vía indicaciones, los planteamientos de los diputados, mediante la presentación de alguna indicación.

Puesto en votación en general, fue aprobado por unanimidad con los votos a favor de las diputadas Lorena Fries, Gloria Naveillán, Maite Orsini y Alejandra Placencia y los diputados Jorge Añessandri; Cristián Araya, José Miguel Castro y Diego Schalper (8x0x0).

V. PRECEPTOS DE RANGO ORGÁNICO CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

No posee normas de quorum especial.

VI. TRÁMITE DE HACIENDA.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 226 del Reglamento de la Corporación, la Comisión de Hacienda no debe pronunciarse respecto del articulado del proyecto de ley en informe.

VII. ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADOS POR LA COMISIÓN.

No hubo artículos ni indicaciones rechazados.

VIII. COMUNICACIÓN A LA CORTE SUPREMA.

No hubo.

IX. DISCUSIÓN PARTICULAR.

Se somete a debate y votación el artículo único permanente del proyecto de ley, del siguiente tenor:

“Al artículo único: Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas:

1.- En el artículo 23°:

i. Reemplázase, en el número 1, la expresión final “, y” por un punto y aparte

ii. Agrégase el siguiente número 3, nuevo:

3.- El concesionario de obras viales deberá adoptar medidas de protección y seguridad al interior de las obras, las que se harán extensivas a los usuarios de las mismas y a sus bienes, debiendo establecerse en las respectivas bases de licitación las obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, como por ejemplo la instalación de cámaras de seguridad, cámaras térmicas, de sistema lumínico y lectores de patentes, entre otras. A su vez, las bases de licitación determinarán las sanciones procedentes y las demás condiciones exigibles para proteger los derechos de los usuarios en caso de incumplimiento, sin perjuicio de su deber de responder según lo establecido en el artículo 35° de esta ley.”.

2.- Agrégase un artículo 44, nuevo, del siguiente tenor:

Artículo 44.- En el cumplimiento de sus obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, el concesionario de obras viales que opere con sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas o peajes deberá permitir el acceso al Ministerio Público a la información e imágenes obtenidas, cuando aquél lo requiera en el contexto de la investigación de un delito. A su vez, deberá permitir

el acceso a las policías, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con éstas, a la información relativa, al menos, a la placa patente o ausencia de la misma, marca, modelo y color de los vehículos motorizados que circulen por las obras, de acuerdo a sus respectivas facultades legales en materia investigativa o en el rol de policía preventiva de Carabineros de Chile, con el fin de detectar aquellos vehículos alterados y/o cuyo robo ha sido denunciado o detectado en flagrancia, o respecto de los cuales existan antecedentes de su utilización en delitos, o que circulen con placas patentes alteradas o sin las mismas, así como para informar y alertar de eventuales delitos o infracciones que se produzcan al interior de las obras.

Con todo, el concesionario podrá convenir con las policías la transmisión de informaciones de seguridad que sean necesarias para prevenir los riesgos para la seguridad pública. Los convenios que se celebren deberán garantizar la interoperabilidad de los sistemas de información.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en los incisos precedentes, el tratamiento de datos de carácter personal y los sistemas utilizados para el resguardo del usuario y sus bienes se someterán a lo dispuesto en la normativa de protección de datos personales y a las respectivas bases de licitación.”.

El diputado Cristián Araya señaló que el proyecto no considera los problemas de diseño de los nudos viales, en especial el enlace entre la ruta 5 y Américo Vespucio, cuya estrechez facilita las encerronas. Es más, mencionó que, horas después de plantear el particular en otra sesión, se reportó un asalto de esa naturaleza en dicho sector.

El parlamentario dijo estar en contra de incluir cámaras sin modificar el diseño vial, porque permite registrar los delitos, pero no prevenirlos.

Además, cuestionó que el proyecto no incluya a la Policía de Investigaciones (PDI) en el ejercicio de roles preventivos, pese a que la institución participa activamente en investigaciones de portonazos y encerronas.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, señaló al diputado Cristián Araya que, al parecer, se trataba de un problema de redacción, porque la PDI, por ley, tiene funciones exclusivamente investigativas y, por tanto, la

mención en el proyecto a Carabineros no excluye a la PDI, sino que se alinea con sus atribuciones legales.

El señor Juan Manuel Sánchez, director de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, sostuvo que el proyecto es importante, porque permite implementar sistemas de televigilancia en carreteras concesionadas, a fin de usar la información captada en investigaciones y casos de flagrancia.

Destacó que el proyecto otorga un plazo máximo de cinco años para que las concesionarias instalen dispositivos de seguridad, entre ellos, los pórticos del TAG, que permiten identificar vehículos únicos mediante los dispositivos instalados en su parabrisas, detectar adulteraciones y rastrear a las empresas proveedoras del TAG.

Además, el director de Concesiones hizo presente que un aspecto relevante, relacionado con la protección de los datos personales, es que todos los dispositivos instalados en las rutas alimentarán el Sistema Integrado de Teleprotección con Inteligencia Artificial (Sitia), el cual centraliza y unifica la información recogida.

También remarcó que la futura ley permitirá acceder a datos precisos como el correlativo de la transacción, la fecha y hora exacta en que un vehículo pasa por un pórtico, las dimensiones del vehículo, la imagen de su placa patente mediante tecnología de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) y las imágenes frontal y trasera del automóvil, además de la firma de la imagen. Agregó que los sistemas de televigilancia ya han demostrado ser útiles, en tramos de carretera en los que se encuentra operativo, porque han permitido a Carabineros obtener información para fines investigativos.

Finalmente, afirmó que, para el Ejecutivo y en particular para la Dirección General de Concesiones, el sistema en comento representa una herramienta que refuerza las funciones de seguridad pública, más allá de las obligaciones contractuales centradas en la movilidad y la capacidad del tránsito en las rutas.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, anunció que la votación del artículo transitorio del proyecto queda pendiente, porque, tras una lectura rápida, considera inadecuado establecer un plazo máximo de cinco años, en las condiciones actuales.

En dicho contexto, también manifestó dudas respecto de si los cobros aplicados a los usuarios del TAG corresponden únicamente a la renovación de contratos o incluyen nuevamente el valor de la obra, en cuyo caso el valor del TAG debería haber disminuido. Solicitó que este punto se aborde en la próxima sesión.

Puesto en votación, el artículo fue aprobada por unanimidad, con los votos a favor de las diputadas Maite Orsini y Gloria Naveillan, y de los diputados Cristián Araya, Henry Leal y Boris Barrera (reemplazo de Placencia) (5x0x0).

Se somete a debate y votación, el **Artículo Transitorio** que señala:

“Artículo transitorio.- En ejercicio de las facultades que le otorgan el inciso tercero del artículo 19 y el artículo 20 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, realizará las acciones tendientes a modificar los contratos de concesión de obras públicas viales vigentes que no cuenten con medidas de seguridad en un plazo máximo de cinco años, con el objeto de incorporar las obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia contenidas en la presente ley y las respectivas sanciones, en caso de incumplimiento.

Las acciones y las modificaciones realizadas de conformidad con el inciso anterior serán informadas a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados y a la Comisión de Obras Públicas del Senado, de forma anual.”.

El diputado Jaime Araya, primero, consideró excesivo el plazo contenido en la disposición -cinco años- y, segundo, preguntó si la facultad de modificar contratos vigentes implicaría un mayor costo, ya que, de ser así, podría aumentar la tarifa para los usuarios del bien concesionado.

Luego, indicó que en el norte de Chile existiría un gran problema con la empresa que administra el hospital de

Antofagasta -Sacyr-, empresa que, a juicio del diputado, habría incumplido de mala fe el contrato de concesión que mantiene vigente.

Dicho aquello, expresó que, si la facultad de modificar contratos vigentes se tradujera en la entrega de mayores recursos para las empresas concesionarias, él no estaría disponible para avalar aquello.

El diputado Andrés Longton preguntó al secretario sobre la admisibilidad de la disposición, en relación con el artículo 65 de la Constitución, dado que entrega facultades a ciertos ministerios.

El señor Mario Rebolledo, secretario, indicó que no existían problemas de admisibilidad, pues la norma tendría su origen en mensaje.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, luego de agradecer a la subsecretaria de Prevención del Delito, señora Carolina Leitaó, por su asistencia, le otorgó la palabra para que respondiera las preguntas formuladas por los integrantes de la Comisión.

La señora Carolina Leitaó, subsecretaria de Prevención del Delito, pidió a la diputada Naveillan que le concediera la palabra a la jefa de la División Jurídica del Ministerio de Obras Públicas, señora Patricia Vásquez, ya que, debido a la renuncia del director General de Concesiones de Obras Públicas (DCG), señor Juan Manuel Sánchez, la señora Vásquez sería la persona más indicada para responder las preguntas efectuadas.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, accedió a la petición de la subsecretaria Leitaó.

La señora Patricia Vásquez, jefa de la División Jurídica del Ministerio de Obras Públicas, señaló que actualmente existen 43 contratos de concesión de obras viales vigentes y que para cumplir con la norma en votación habría que modificar aquellos 43 contratos.

Tales modificaciones, agregó, conllevarían bastante tiempo, toda vez que, antes de proceder con las modificaciones, habría que coordinarse con los ministerios de Seguridad Pública y del Interior para saber qué necesidades tendrían en materia de seguridad.

Después, advirtió que la modificación de contratos requeriría dictar actos administrativos, los que, para pasar por el proceso de toma de razón, necesitarían de la participación del Presidente de la República, del Ministerio de Hacienda y del Ministerio de Obras Públicas.

Por estas razones, consideró que el plazo de cinco años es razonable y necesario para llevar a cabo adecuadamente todas las modificaciones que fueran necesarias a fin de cumplir con la disposición que está en votación.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, luego de agradecer la respuesta de la señora Vásquez, dejó claro que quedaba pendiente la respuesta del posible aumento de costos planteada por el diputado Jaime Araya.

El diputado Andrés Longton indicó que el tema de los costos era sumamente relevante, pues habría que modificar numerosos contratos que ya contaban con plazos y condiciones preestablecidas. Señaló que introducir cambios mediante una ley representa una alteración de las condiciones originales pactadas entre las partes, lo cual podría generar impactos económicos no contemplados inicialmente. Preguntó si aquello había sido conversado con las concesionarias, ya que se trataría de un cambio unilateral establecido por ley.

Dicho aquello, hizo una observación sobre la redacción utilizada en el número 3, nuevo, del proyecto de ley, que, a modo de ejemplo, menciona ciertas medidas de protección y seguridad que deberían adoptar las concesionarias, como la instalación de cámaras de seguridad, cámaras térmicas, de sistema lumínico y lectores de patentes, entre otras.

Sobre el particular, manifestó su preocupación por el hecho de que la expresión "por ejemplo", utilizada por tal disposición, puede entenderse como algo obligatorio. Por ello, propuso que la redacción de la norma fuera más amplia y abierta, a fin de que no exista una lista específica de medidas de seguridad que pueda volverse exigible en todos los casos.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, aclaró al diputado Longton que la disposición a la que se refirió ya había sido votada y aprobada en la sesión de la semana anterior. Señaló que, en ese momento, debió haberse presentado una indicación para modificar su contenido, pero

que actualmente no era posible retroceder, ya que lo único pendiente por votar era el artículo transitorio.

A continuación, insistió en que subsistía la duda planteada por el diputado Jaime Araya respecto del tema de los costos, ya que, al modificarse unilateralmente un contrato, se alteran las condiciones originalmente pactadas.

En ese contexto, advirtió que la concesionaria, como contraparte, podría legítimamente cuestionar dichos cambios y plantear quién asumiría los costos adicionales derivados de esa modificación contractual no contemplada en el acuerdo inicial.

La señora Carolina Leitaó aclaró que, en el caso de las concesiones, las modificaciones a los contratos vigentes no pueden realizarse de manera unilateral, sino que requieren el acuerdo de ambas partes. Destacó que cualquier cambio debe hacerse mediante un acuerdo formal de modificación contractual, dado que se trata de contratos ya suscritos y en ejecución.

Explicó que existen dos modalidades para abordar los costos derivados de nuevas exigencias: una, mediante el aumento de la tarifa, y la otra, a través del aumento del plazo de la concesión. Señaló que ambas alternativas ya se habían aplicado en casos anteriores, mencionando que existen precedentes en los que, tras realizar inversiones en seguridad u otros ámbitos, se había optado por extender la duración de la concesión.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, consultó a la subsecretaria Leitaó si, en aquellos casos en que se ha aumentado el plazo de las concesiones, nunca se ha aumentado el costo para los usuarios.

La señora Carolina Leitaó indicó que no contaba con información específica al respecto, pero aclaró que ampliar los plazos, con o sin aumento de costos, era posible con el acuerdo de la concesionaria.

Por último, justificó el plazo contenido en el artículo transitorio del proyecto de ley -cinco años-, ya que, debido a la complejidad del proceso, que involucraría la modificación de 43 contratos vigentes, habría que negociar con las empresas con las empresas concesionarias, además de requerir la participación de otros ministerios para la toma de razón de los actos administrativos que debiesen dictarse.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, luego de insistir en su preocupación por el posible aumento de costos, pidió a la subsecretaria Leitao información detallada sobre cuántos de los 43 contratos vigentes estaban próximos a vencer y en qué plazos.

La señora Carolina Leitao explicó que las nuevas concesiones se regirían por la nueva ley, una vez aprobada, y que aquellas cuya renovación ocurriera antes de su entrada en vigencia, serían las que podrían estar sujetas a negociación. Sin embargo, aclaró que no era posible saber cuántas se renovarían antes de que el proyecto fuera sancionado como ley de la República, razón por la cual se establecía un plazo de cinco años para permitir dicha transición.

El diputado Raúl Leiva consultó específicamente si existía alguna cláusula o disposición dentro de los contratos que permitiera aplicar automáticamente nueva legislación, o si, por el contrario, cualquier cambio debía ser negociado individualmente. Mencionó como ejemplo la Autopista del Sol, con una concesión de 20 años, y preguntó si los contratos tenían alguna figura legal que permitiera incorporar nuevas normativas, o si estos quedaban inalterables hasta que se renegociaran formalmente.

El diputado Andrés Jouannet recordó que entre 2015 y 2016, en la Región de La Araucanía, tuvieron que cercar parte de una autopista debido a constantes ataques incendiarios a camiones, aun cuando los contratos no contemplaban la posibilidad de instalar cercos. Dijo que lo ideal habría sido contar con cercos resistentes, especialmente en zonas críticas, e indicó que el Estado debió financiar el cerco debido a una omisión contractual. Propuso considerar este tipo de medidas de seguridad en otra disposición transitoria.

El diputado Jaime Araya solicitó postergar la votación en curso, argumentando que el artículo transitorio que se estaba discutiendo planteaba temas relevantes que aún no estaban resueltos.

Luego, criticó duramente el modelo de concesiones, señalando que abusaba de los usuarios, y agregó que no estaba disponible para avalar esta situación sin asegurar condiciones mínimas de seguridad como pórticos u otros, que sí debían formar parte esencial del contrato de concesiones. Propuso invitar a más autoridades, como a la

ministra de Obras Públicas o al director General de Concesiones de Obras Públicas subrogante para resolver dudas.

Finalmente, reiteró postergar la votación del proyecto, agregando que no hay claridad respecto de si lo establecido por el proyecto podría ser objeto de renegociación contractual.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, aclaró que, debido a la urgencia asignada al proyecto, este debía ser votado, salvo que el Ejecutivo optara por retirarlo para realizar modificaciones y presentarlo nuevamente. Señaló que esta era la única vía para postergar la votación.

El diputado Henry Leal dijo que, cuando fue seremi de Obras Públicas, en la Región de La Araucanía, se instalaron numerosas cámaras de seguridad, todas financiadas por la propia concesionaria y que, a cambio, se le otorgó una extensión del plazo de concesión.

Agregó que estos contratos eran con empresas internacionales, que no aceptaban asumir costos adicionales sin una compensación, y afirmó que la normativa del proyecto aplicaría solo para futuras concesiones, ya que las vigentes dependerían de la capacidad del gobierno para negociar modificaciones contractuales.

El diputado Jorge Alessandri, por razones distintas a las esgrimidas por su colega Jaime Araya, también pidió postergar la votación hasta después de escuchar al director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Explicó que el sistema de concesiones, implementado por el entonces ministro de Obras Públicas, Ricardo Lagos, durante el gobierno de Eduardo Frei Montalva, ha sido fundamental para el desarrollo del país al suplir la falta de recursos del Estado para construir obras públicas.

Asimismo, el parlamentario hizo presente que, en algunos casos, las negociaciones con el MOP han permitido la modificación de contratos de concesión, incluyendo la ruta 68, lo cual demuestra que es posible, bajo ciertas condiciones, realizar ajustes a los acuerdos iniciales.

El legislador afirmó que, debido a lo anterior, y dado que, en su opinión, la Subsecretaría de Prevención del Delito no tiene certeza respecto de la forma en que se deben agregar los cambios en los contratos vigentes, la Comisión

debe consultar al director general de Concesiones, quien tiene experiencia en la materia.

Por último, planteó la posibilidad de solicitar un informe por escrito y votar la próxima sesión.

La diputada Gloria Naveillan, presidenta, recordó que el ex director general de Concesiones del MOP expuso en dos oportunidades ante la Comisión, en el marco de la tramitación del proyecto, y luego fue despedido sin que se conocieran claramente los motivos.

El diputado Jaime Araya planteó que el exdirector, quien, a su juicio, se atrevió a fiscalizar el sistema de concesiones como corresponde, fue removido, mientras la ministra de Salud se mantiene en el cargo, a pesar de ser la responsable de la modificación.

Además, señaló que apoya el sistema de concesiones, pero se opone a que las concesiones operen sin que exista una fiscalización efectiva, lo que genera abusos.

El diputado Araya respaldó la solicitud del diputado Alessandri y advirtió que, de votarse en la sesión en curso, no apoyaría el artículo.

El diputado Andrés Longton planteó dudas sobre la constitucionalidad de modificar contratos, dado que son acuerdos bilaterales, y, por tanto, los cambios solo pueden incorporarse en futuros contratos.

En consecuencia, pidió aclarar el alcance del artículo transitorio.

La subsecretaria Carolina Leitaó explicó que el artículo transitorio permite aumentar la tarifa o extender el plazo en los contratos vigentes de común acuerdo. Preciso que, sin él, el Estado no tendrá capacidad de negociar los contratos actuales.

También aclaró que el proyecto no regula las concesiones en general, sino que establece la obligación de adoptar normas de seguridad en las futuras concesiones viales, y que el plazo de cinco años favorece al Estado, ya que le permite negociar con mayor holgura las concesiones.

La señora Patricia Vásquez explicó que toda compensación debe ser aprobada por la Dirección de Presupuestos (Dipres), ya sea mediante pagos directos, extensión de plazos o aumento de tarifas. Añadió que las modificaciones deben evaluarse caso a caso, según el tipo de

obra, y que las negociaciones se harían en conjunto con la Dipres, es decir, el Ministerio de Hacienda.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, hizo presente que la etapa de audiencia había terminado y puso en votación el artículo transitorio.

Puesto en votación el Artículo transitorio, fue aprobado con los votos a favor de las diputadas Lorena Fries, Maite Orsini y Alejandra Placencia y de los diputados Jorge Alessandri, Andres Jouannet, Henry Leal y Raúl Leiva, y el voto en contra del diputado Jaime Araya. Se abstuvieron el diputado Andrés Longton y la diputada Gloria Nveillan. (7x1x2)

X.- MENCIÓN DE LAS ADICIONES Y ENMIENDAS QUE LA COMISIÓN APROBÓ EN LA DISCUSIÓN EN PARTICULAR.

No hubo adiciones o enmiendas al texto aprobado por el H. Senado.

XI. MENCIÓN PRECISA DE LAS RESERVAS DE CONSTITUCIONALIDAD.

No hubo reservas de constitucionalidad.

XII. TEXTO DEL PROYECTO COMO QUEDARÍA EN VIRTUD DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS POR LA COMISIÓN.

Por las razones señaladas y por las que expondrá oportunamente el diputado informante, esta Comisión recomienda aprobar el proyecto de ley, cuyo texto -a modo meramente ilustrativo- quedaría de la siguiente forma:

PROYECTO DE LEY

"Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas:

1.- En el artículo 23°:

i. Reemplázase, en el número 1, la expresión final “, y” por un punto y aparte

ii. Agrégase el siguiente número 3, nuevo:

“3.- El concesionario de obras viales deberá adoptar medidas de protección y seguridad al interior de las obras, las que se harán extensivas a los usuarios de las mismas y a sus bienes, debiendo establecerse en las respectivas bases de licitación las obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, como por ejemplo la instalación de cámaras de seguridad, cámaras térmicas, de sistema lumínico y lectores de patentes, entre otras. A su vez, las bases de licitación determinarán las sanciones procedentes y las demás condiciones exigibles para proteger los derechos de los usuarios en caso de incumplimiento, sin perjuicio de su deber de responder según lo establecido en el artículo 35° de esta ley.”.

2.- Agrégase un artículo 44, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 44.- En el cumplimiento de sus obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, el concesionario de obras viales que opere con sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas o peajes deberá permitir el acceso al Ministerio Público a la información e imágenes obtenidas, cuando aquél lo requiera en el contexto de la investigación de un delito. A su vez, deberá permitir el acceso a las policías, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con éstas, a la información relativa, al menos, a la placa patente o ausencia de la misma, marca, modelo y color de los vehículos motorizados que circulen por las obras, de acuerdo a sus respectivas facultades legales en materia investigativa o en el rol de policía preventiva de Carabineros de Chile, con el fin de detectar aquellos vehículos alterados y/o cuyo robo ha sido denunciado o detectado en flagrancia, o respecto de los cuales existan antecedentes de su utilización en delitos, o que circulen con placas patentes alteradas o sin las mismas, así como para informar y alertar de eventuales delitos o infracciones que se produzcan al interior de las obras.

Con todo, el concesionario podrá convenir con las policías la transmisión de informaciones de seguridad que sean necesarias para prevenir los riesgos para la seguridad pública. Los convenios que se celebren deberán garantizar la interoperabilidad de los sistemas de información.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en los incisos precedentes, el tratamiento de datos de carácter personal y los sistemas utilizados para el resguardo del usuario y sus bienes se someterán a lo dispuesto en la normativa de protección de datos personales y a las respectivas bases de licitación.".

Artículo transitorio.- En ejercicio de las facultades que le otorgan el inciso tercero del artículo 19 y el artículo 20 del decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, realizará las acciones tendientes a modificar los contratos de concesión de obras públicas viales vigentes que no cuenten con medidas de seguridad en un plazo máximo de cinco años, con el objeto de incorporar las obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia contenidas en la presente ley y las respectivas sanciones, en caso de incumplimiento.

Las acciones y las modificaciones realizadas de conformidad con el inciso anterior serán informadas a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados y a la Comisión de Obras Públicas del Senado, de forma anual.".

Tratado y acordado los días 12 y 17 de marzo; 14 de abril; 14 de mayo y 2 de junio de 2025.

Valparaíso, 2 de junio de 2025.



Mario Rebolledo Coddou
Abogado Secretario de la Comisión