

INFORME DE LA COMISION DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica la ley N°18.290, de Tránsito, para eximir a los vehículos de los Cuerpos de Bomberos y otros vehículos de emergencia del cumplimiento de las condiciones técnicas que indica.

BOLETÍN N° 11.787-22

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros el proyecto de ley de la referencia, en segundo trámite constitucional, iniciado en Moción de los Honorables Diputados señora Loreto Carvajal y señores José Miguel Ortiz, Bernardo Berger, Sergio Bobadilla, Ramón Galleguillos, Cosme Mellado, Manuel Monsalve, Jorge Rathgeb, Juan Santana y Pablo Vidal.

Se deja constancia de que vuestra Comisión, en virtud de lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento del Senado, acordó proponer a la Sala discutir sólo en general este proyecto de ley, no obstante ser de artículo único.

Asimismo, se deja constancia que a la sesión en la cual la iniciativa en examen fue discutida asistieron, además de los miembros de la Comisión, los Honorables Diputados señores Ramón Galleguillos, José Miguel Ortiz y Jorge Rathgeb, en su calidad de coautores del proyecto de ley.

A su vez, concurrieron especialmente invitados a exponer sus puntos de vista los siguientes personeros de la Junta Nacional de Bomberos: el Presidente Nacional Honorario, señor Miguel Reyes; el Tesorero Nacional, señor Manuel Arenas; el Abogado Asesor, señor Juan Enrique Krauss y el Periodista, señor Luis Lorca.

Además, asistió el Coordinador Nacional de la Asociación de Municipalidades de Chile, señor Miguel Moreno, y los siguientes asesores parlamentarios: del Honorable Senador señor Chahuán, señora Bárbara Tagle y señor Marcelo Sanhueza; de la Fundación Jaime Guzmán, señora Antonia Vicencio; de la Biblioteca del Congreso Nacional, señor Nicolás García y de la Segpres, señores Fredy Vásquez y Marcelo Estrella.

Excusaron su asistencia la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt y representantes del Ejecutivo de los Ministerios de Obras Públicas y de Medio Ambiente.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

En primer lugar, se propone modificar la Ley de Tránsito, a fin de adecuar las exigencias legales relativas a las características técnicas y pesos máximos permitidos respecto de los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos, en consideración, al menos, de la necesidad de la apropiada y oportuna intervención en el auxilio de incendios y otros siniestros en los que deben participar, atendiendo, asimismo, a sus especiales características funcionales y su flujo de circulación.

En la misma línea, se exceptúan a tales vehículos de emergencia de la normativa que fija límites a las emisiones de materiales o gases contaminantes por parte de los motores de los móviles.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS

- **Decreto con Fuerza de Ley N° 1**, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito.

Artículos 62 y 78.

Obras Públicas. - **Decreto N° 158 de 1980, del Ministerio de**

Obras Públicas. - **Decreto N° 19, de 1984, del Ministerio de**

- **Resolución N° 1, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.**

- **Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.**

II. ANTECEDENTES DE HECHO

Los autores de la presente Moción, explican que de acuerdo al artículo 2° de la ley N° 20.564, los distintos Cuerpos de Bomberos del país deben atender gratuita y voluntariamente las emergencias causadas por la naturaleza o el ser humano, tales como incendios, accidentes de tránsito u otras.

En seguida, indican que en la actualidad varias compañías se han visto enfrentadas a una situación compleja en relación a la obtención de la respectiva revisión técnica de sus vehículos motorizados, no pudiendo obtenerla o, en otros casos, accediendo a las mismas, pero con la prohibición de la circulación del respectivo vehículo en determinadas regiones del país.

Si bien entienden que tales situaciones son concordantes con la ley vigente, particularmente con las normas reglamentarias que regulan, entre otros, las características técnicas y de emisión de los vehículos motorizados, ello constituye una situación de gravedad en relación al servicio que otorgan los bomberos del país, ya que, en definitiva, los vehículos de emergencia de estos últimos concurren a salvar vidas y bienes, tanto públicos como privados, por lo que son indispensables para poder cumplir con la labor encomendada a aquéllos frente a los riesgos de incendios y otros siniestros.

En tal sentido, explican que las particulares características técnicas de algunos vehículos, en atención a las prestaciones que brindan en las distintas emergencias, como por ejemplo, las escalas telescópicas, brazos hidráulicos, carros bomba o cisternas, deben conducir, en opinión de los autores de la iniciativa, al establecimiento de una regulación especial que norme a tales móviles, diferenciándose de la que rige al resto de los vehículos motorizados que forman parte del parque automotriz de nuestro país. Así, estiman de toda justicia la creación de una norma jurídica que exceptúe a tales medios de ciertas exigencias aplicables al transporte de carga.

Cabe señalar, añaden, que la mayoría de los vehículos destinados al combate de incendios o de rescate, son especialmente fabricados para el cumplimiento de tales funciones y, bajo esa lógica, revisten características particulares que los diferencian de los demás vehículos de carga y pasajeros. Lo anterior, subrayan, sin perjuicio de que presentan una circulación bastante baja, pues sólo se movilizan en situaciones de emergencia.

Por otra parte, precisan que ni los vehículos institucionales de Carabineros de Chile, ni los de combate de las Fuerzas Armadas, son sometidos a control en las plantas de revisión técnica, pues se entiende que, por sus características estructurales, se tratan de móviles especiales.

Posteriormente, explican que el artículo 62 de la Ley de Tránsito dispone que: “Los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, y no podrán exceder los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas. No podrán transitar los vehículos que excedan los pesos máximos permitidos.”.

Al tenor de lo establecido en el precepto previamente indicado, sostienen que debe establecerse un tipo de regulación especial para todos los vehículos de emergencia, pertenecientes a Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones, a los Cuerpos de Bomberos y las ambulancias de las instituciones fiscales o de los establecimientos particulares que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente.

III. OTROS ANTECEDENTES

Durante la discusión en general de esta iniciativa legal, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones solicitó a la Biblioteca del Congreso Nacional un informe relativo al proyecto de ley en estudio. Dicho documento fue elaborado por los abogados de dicha entidad, señora Verónica de la Paz y señor Guido Williams, el cual se tuvo a la vista durante la discusión de la iniciativa, y que reviste el siguiente tenor:

“Restricciones por peso en transporte de carga

Situación de los vehículos de emergencia

I. Introducción

Las limitaciones al tránsito de vehículos cuyas características de peso y dimensiones exceden los máximos previstos por la normativa nacional en los distintos tipos de rutas, tiene como objeto principal la preservación de los pavimentos, así como la funcionalidad y seguridad de estructuras críticas como, por ejemplo, puentes o pasos sobre nivel.

La normativa contempla un procedimiento de excepción para realizar transporte con vehículos que excedan los límites establecidos en cuanto al peso o dimensiones de los mismos, lo que supone el pago de un derecho y la fijación de una ruta y fecha. En general, estos

antecedentes no están previstos para los casos de emergencia, ni de instituciones cuyos recursos son limitados, como sería bomberos.

La Ley de Transito regula tanto la obligación de los vehículos de cumplir con las condiciones de peso y dimensión establecidas para las distintas rutas, como la definición de los vehículos de emergencia.

El Decreto Supremo N° 158, de 1980, del Ministerio de Obras Públicas, fija los límites de peso máximo por eje y peso total de vehículos para su circulación por caminos públicos y la posibilidad que la Dirección de Vialidad pueda permitir el tránsito de vehículos que excedan las condiciones establecidas, previa autorización, pago de un derecho y descripción del origen, destino y rutas utilizadas. Además, se considera que no deben existir en la ruta prevista, estructuras con limitación de carga.

Finalmente, el Decreto N° 19, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas, regula el procedimiento para otorgar la autorización para transportar cargas indivisibles en vehículos que excedan los pesos máximos permitidos.

Los procedimientos descritos no contemplan la situación de los vehículos de carga, ni excepciones en su cumplimiento dadas sus características.

En virtud de lo anterior, se hace presente que en este documento se analiza el proyecto de ley contenido en el Boletín N° 11.787-22, en el cual se propone que los vehículos de emergencia queden exentos del cumplimiento de ciertas normas que establezcan los Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de Medio Ambiente y de Obras Públicas, relacionadas con dimensiones, peso y emisión de contaminantes.

II. Marco Jurídico

1. Ley de Tránsito

El artículo 62 de la Ley de Tránsito¹ dispone como regla general que los vehículos deban reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no podrán exceder los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas.

El mismo artículo prohíbe el tránsito de vehículos que excedan los pesos máximos permitidos.

Excepcionalmente, el artículo 63 del citado cuerpo legal, permite la circulación de vehículos que excedan las dimensiones o pesos establecidos como máximos. Se deberá solicitar autorización a la Dirección de Vialidad y pagar determinados derechos, en casos calificados, cuando se trate de cargas indivisibles y siempre que se circule con la precaución que se establezca.

El mismo artículo 63 establece que se deberá comunicar, oportunamente, a Carabineros de Chile este tránsito excepcional para que adopte las medidas de seguridad necesarias para el desplazamiento de dichos vehículos.

Siempre en el ámbito legal, el artículo 65 de la citada ley dispone que la carga no podrá exceder los pesos máximos que las características técnicas del vehículo permitan, y deberá estar estibada y asegurada de manera que evite todo riesgo de caída desde el vehículo.

En esa línea, cabe considerar que la aludida legislación define a los vehículos de emergencia de la siguiente forma:

“Artículo 2.- Para todos los efectos de esta ley, las palabras o frases que se indican a continuación, tendrán el siguiente significado:

47) El perteneciente a Carabineros de Chile e Investigaciones, al Cuerpo de Bomberos, a las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal, a las Fuerzas Armadas y las ambulancias de

¹ Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2009, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

las instituciones fiscales o de los establecimientos que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente.”.

Cabe resaltar, que esta norma no dispone una regulación específica para estos vehículos en lo relacionado con sus características.

2. Decreto N° 158 de 1980, del Ministerio de Obras Públicas

El Decreto Supremo N° 158, de 1980, del Ministerio de Obras Públicas, fija los límites de peso máximo por eje y peso total de vehículos para su circulación por caminos públicos.

Dicho Decreto, determina mediante una tabla el peso por eje o conjunto de ejes del vehículo, medido en toneladas, siendo el peso bruto total máximo de 45 toneladas.

De acuerdo a este reglamento, el Director de Vialidad, con el visto bueno del Ministro de Obras Públicas, podrá, mediante resolución fundada, establecer límites de peso máximo superiores a las 45 toneladas indicadas, para la circulación por caminos públicos específicos o tramos de éstos, en los cuales no existan estructuras con limitación de carga y previo informe técnico favorable de la Subdirección respectiva.

Al igual que la Ley del Tránsito, este cuerpo reglamentario dispone, de manera general, acerca del transporte de alguna maquinaria u otro objeto que por su peso exceda los límites permitidos para el transporte vial. En este caso, se deberá solicitar autorización a la Dirección de Vialidad, previo pago de un derecho, indicando lugar de origen y de destino, peso de la mercadería a trasladar, distribución de pesos por eje y la fecha aproximada en que se hará el traslado.

3. Decreto N° 19, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas

El Decreto en estudio regula la autorización para transportar cargas indivisibles en vehículos que excedan los pesos máximos permitidos.

Así, se establece que la Dirección de Vialidad, autorizará este tipo de tránsito cuando:

- El vehículo deba transportar maquinarias u otro objeto indivisible.

- El transporte no pueda realizarse adecuadamente por otros medios.

- Los pesos a autorizar sean tales que la infraestructura vial no se vea sometida a estados tensionales que comprometan su estabilidad.

Además de reiterar los requisitos exigidos por el Decreto N° 158, se dispone que para la autorización la Dirección de Vialidad podrá:

“Condicionar las autorizaciones a requisitos tales como: póliza de seguro de puentes, obras de arte, presentación de estudios técnicos de las zonas afectadas, horarios, velocidades y rutas de transportes, sistemas de escoltas, señalizaciones, dispositivos de seguridad, entre otros.”.

Adicionalmente, se establece que el Director Nacional de Vialidad podrá, en casos debidamente justificados, y previo informe técnico de la subdirección respectiva, autorizar la circulación de vehículos que excedan los pesos máximos permitidos en condiciones distintas a las señaladas en el Decreto N° 19. En estas circunstancias, se deberán indicar específicamente las precauciones necesarias al caso. Este procedimiento no contempla normas de excepción respecto del costo del mismo ni de su duración para los vehículos de emergencia.

4. Resolución N° 1, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Esta resolución establece las dimensiones máximas de vehículos, con o sin carga, para circular en los caminos públicos.

En resumen, se fijan las siguientes reglas generales:

- Ancho máximo exterior, con o sin carga: 2,6 metros. En la medida del ancho del vehículo no serán considerados los espejos retrovisores exteriores ni sus soportes.

- Alto máximo, con o sin carga, sobre el nivel del suelo: 4,2 metros. Para los camiones, remolques y semirremolques especiales para el transporte de automóviles, se aceptará un alto máximo de 4,30 metros.

- El largo máximo se considera entre los extremos anterior y posterior del vehículo y puede llegar hasta 22,40 metros en el caso de los camiones con remolque especial para el transporte de automóviles.

Esta norma permite que, en casos excepcionales, debidamente calificados, la Dirección de Vialidad pueda autorizar la circulación de vehículos que excedan las dimensiones establecidas, fijándose en cada caso precauciones especiales.

5. Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas

El Manual de Carreteras es un "documento elaborado con el objeto de establecer políticas y uniformar procedimientos e instrucciones en las distintas áreas técnicas en que ésta [Dirección de Vialidad] se desenvuelve, para cumplir su función de planificar, diseñar, construir, conservar y operar las carreteras y caminos que componen la red vial del país de su tuición; junto con velar por la seguridad vial y protección ambiental" (Vialidad, s/f²).

Del Manual se desprende que las vías nacionales no son diseñadas y construidas necesariamente para el tránsito de vehículos pesados permanentemente.

En efecto, de acuerdo al Volumen 3 del Manual de Carreteras (2017: 3.101.1) las vías deben ser diseñadas conforme a los siguientes factores: funcionalidad, físicos de la naturaleza, de costo asociado

² Dirección de Vialidad (s/f). Manual de Carreteras. Disponible en:
<http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/manualdecarreteras/Paginas/default.aspx> (junio, 2018).

a la carretera, humanos y ambientales. La relevancia y ponderación de cada uno de ellos varía conforme cada proyecto.

De acuerdo al mismo Manual (3.101.2), los diversos factores deben ser ponderados, según la función de la carretera y las características del entorno en que ésta se localiza (físico, humano, económico y ambiental). Asimismo, se acepta que no existen criterios o metodologías que permitan ponderar con exactitud tales factores. Por ello, se indican aspectos que influyen en las decisiones respecto de un proyecto específico (Manual: 3.101.1):

- Tipo y calidad de servicio que la carretera debe brindar al usuario y a la comunidad regional o local.

- Seguridad para el usuario y para quienes se vinculan de algún modo con la carretera.

- Inversión inicial, ponderada con costos de mantención y operación.

- Oportuna consideración del impacto sobre el medio ambiente, evitando o minimizando daños.

Puntualmente, el factor funcional se relaciona con: el servicio para el cual se encuentra diseñada la carretera o camino; el volumen y características del tránsito inicial y futuro; velocidad de proyecto y velocidad de operación deseable; seguridad para el usuario y la comunidad circundante; relación con otras vías y la propiedad adyacente (Manual: 3.101.102).

Como se señaló, una de las variables que deben ser analizadas para definir el tipo de carretera es el factor funcional. En éste, se debe analizar, por ejemplo, la demanda y la característica del tránsito (Manual: 3.102.3 a 3.102.303). Dentro de éstas se incluye el llamado Tránsito Medio Diario Anual (TMDA), que es el promedio aritmético de los volúmenes diarios de tránsito vehicular para todos los días del año, previsible o existente en una sección dada de la vía. En esta variable se debe considerar el tipo de vehículo que participa en el TMDA. Por ende, la presencia o no de vehículos pesados, ayuda a determinar entonces las características constructivas de las vías.

Un ejemplo de la influencia del peso de los vehículos en materia constructiva, se da en la pavimentación de la vía. El Manual (3.603.202 (1)) señala que:

“Por los caminos y carreteras circula una amplia variedad de vehículos, de dimensiones, pesos, tipos y configuraciones de ruedas muy diferentes que transmiten cargas de muy distinta índole y que se distribuyen de manera no uniforme a todo el ancho de las superficie pavimentada.”.

Así, el Manual (3.603.202 (1)) propone que los procedimientos de diseño del pavimento de las carreteras consideren las variables de los vehículos, particularmente en cuanto a sus dimensiones y características para soportar en condiciones adecuadas y por un tiempo determinado.

III. Características Técnicas de los caminos públicos

La Red Vial Nacional, según establece el Decreto con Fuerza de Ley N° 850, de 1997, está compuesta por una red básica y una red comunal. La primera está categorizada en tres tipos de caminos:

- **Clase A Caminos Nacionales:** el camino longitudinal, los que unen el longitudinal con las capitales regionales, con puertos o aduanas marítimas mayores y con aeropuertos internacionales.

- **Clase B Caminos regionales principales:** aquellos no clasificados como nacionales, con una capital provincial o con tres capitales comunales y aquellos que unen capitales provinciales con dos capitales comunales o con la frontera pasando por una capital comunal.

- **Clase C Caminos regionales secundarios:** aquellos no clasificados como nacionales ni regionales principales, que son el acceso principal a las capitales regionales y a zonas pobladas de más de 1.500 habitantes.

La red comunal está conformada por caminos comunales primarios (clase D) y secundarios (clase E), categorizada en concordancia con criterios acordados con los municipios.

Como se señaló, el diseño de los pavimentos de cada una de estas rutas se realiza considerando aspectos funcionales, físicos, de costos, humanos y ambientales, a fin de determinar las características máximas de vehículos que podrán transitar sin dañar la ruta en su uso continuo.

Por otra parte, para el diseño de las estructuras específicas, como puentes o pasos sobre nivel se realiza el cálculo estructural definiendo requerimientos específicos a las que estará sometida la estructura, tanto por peso como por otras variables. Es en estas vías donde el tránsito de vehículos, con características que excedan las condiciones para las cuales está prevista la carretera o camino, podría ser de mayor complejidad y riesgo. Cabe considerar que, en el caso de este tipo de tránsito, el sistema prevé que el procedimiento de autorización acompañe, en los casos en que sea necesario, un estudio estructural que asegure el tránsito en la ruta prevista y que considere aspectos de resistencia, pero también de funcionalidad.

IV. Consideraciones finales

El Boletín N° 11.787-22 propone que los vehículos de emergencia queden exentos del cumplimiento de normas que establezcan los Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de Medio Ambiente y de Obras Públicas, en cuanto a dimensiones, peso y emisión de contaminantes. Al respecto, se sugiere, al menos en lo relativo a dimensiones y peso, considerar las consecuencias de seguridad y funcionalidad involucradas, a partir del diseño diferenciado de las vías y de las estructuras específicas. Una alternativa sería liberarlos de los costos involucrados y la frecuencia del procedimiento, generando uno específico para este efecto que considere la seguridad y mantención de las rutas y de los vehículos y personas involucrados para autorizar el tránsito en un determinado sector.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único, compuesto por dos numerales, y por otro de carácter transitorio.

- **El número 1 del artículo único**, modifica el inciso primero del artículo 62 de la Ley de Tránsito, agregando, a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, la siguiente

oración: “En el caso específico de los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos, las características técnicas y pesos máximos permitidos deberán considerar, a lo menos, la necesidad de su adecuada y oportuna intervención en el auxilio de incendios y otros siniestros, sus especiales características funcionales y su flujo de circulación.”.

De ese modo, se propone modificar la Ley de Tránsito, a fin de adecuar las exigencias legales aplicables a los citados vehículos respecto de los parámetros técnicos previamente citados.

- **El número 2 del artículo único**, intercala, en el artículo 78 de la Ley de Tránsito, un inciso segundo, nuevo, del siguiente tenor:

“Quedarán exceptuados de lo dispuesto en el inciso anterior los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos.”.

De ese modo, se pretende eximir a tales vehículos de emergencia de la normativa que fija límites a las emisiones de materiales o gases contaminantes por parte de los motores de los móviles.

- Por último, **el artículo transitorio** de la iniciativa establece que la medida contemplada en el número 1 del artículo único inicie su vigencia el primer día del sexto mes después de publicado el presente proyecto de ley, fijando, además, que en dicho plazo se deban dictar los reglamentos relativos a los nuevos criterios especiales de pesaje y dimensiones de los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos **(inciso primero)**.

Finalmente, el precepto dispone que durante el período que medie entre la publicación de la iniciativa en estudio y la dictación de los aludidos reglamentos, los vehículos en comento se exceptúen de la obligación consignada en el inciso primero del artículo 62 de la Ley de Tránsito, a saber, reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mantenimiento fijadas reglamentariamente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, así como también los pesos máximos establecidos por el Ministerio de Obras Públicas **(inciso segundo)**.

DISCUSIÓN EN GENERAL

Se hace presente que durante la discusión en general del proyecto los Honorables señores Senadores, así como los invitados al debate, efectuaron los planteamientos y observaciones que a continuación se pasan a desarrollar.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, expresó que la iniciativa en estudio tiene el propósito de establecer determinadas condiciones especiales a las que deben sujetarse los vehículos de bomberos, a fin de que puedan operar con normalidad y puedan atender las distintas emergencias a las que diariamente se ven enfrentados.

El Honorable Diputado señor Rathgeb, destacó que el proyecto de ley en estudio surgió del debate conjunto de la Comisión de Bomberos de la Honorable Cámara de Diputados con, precisamente, la Junta Nacional de Bomberos, siendo ello una muestra más del diálogo permanente entre ambas entidades al suscitarse algunas situaciones respecto de la normativa que rige en este contexto.

En tal sentido, indicó que la iniciativa pretende exentar de ciertas exigencias técnicas a las unidades móviles de bomberos, con el objetivo de que estos móviles se encuentran legítimamente habilitados para circular para acudir a los diversos siniestros.

En esa línea, explicó que, por ejemplo, al momento de que el vehículo en cuestión debe pasar por la revisión técnica, se generan problemas con los elementos de los carros que exceden el largo del vehículo (vgr. escaleras), ya que, reglamentariamente, ningún artefacto puede sobrepasar al parachoque trasero o delantero de los móviles, sin que exista, en la ley, alguna excepción para los vehículos de bomberos, en atención a sus especiales características.

Tales dificultades, agregó, conducen a que, en muchas ocasiones, la revisión técnica de la unidad en cuestión resulte rechazada, lo que complejiza la operatividad del Cuerpo de Bomberos a la que pertenece, comprometiendo la gestión de riesgos de toda la entidad.

Posteriormente, señaló que, afortunadamente, desde la Región de Aysén hacia el sur, y desde la Región de Coquimbo hacia el norte, se ha exentado a los vehículos de bomberos de las exigencias previamente referidas. Sin embargo, en toda la zona central y centro-sur, el

problema todavía persiste, por lo que se hace necesario que se establezca en la ley una regla especial que permita hacerse cargo de esta situación.

El Presidente Honorario de la Junta Nacional de Bomberos, señor Miguel Reyes, manifestó que, al comienzo de la presente legislatura, el organismo que representa hizo presente la problemática descrita por quien le antecedió en el uso de la palabra en el seno de la Comisión de Bomberos de la Honorable Cámara de Diputados.

En efecto, subrayó que algunos de los reparos efectuados por las plantas de revisión técnica a los móviles de bomberos se tornan en insalvables, en atención a las características especiales de los vehículos, y todo el equipamiento adosado a los mismos, elementos fundamentales para la operatividad de estos últimos.

A su vez, señaló que, además de los problemas antes descritos, existen objeciones a dichos vehículos en cuanto a sus emisiones de gases y respecto de los límites de peso con el que pueden circular.

No obstante lo anterior, resaltó que, a diferencia de excepciones contempladas por la ley a determinados vehículos, la normativa actual no contempla un estatuto especial para las unidades de bomberos en estas materias, de allí que la aprobación del proyecto de ley en estudio cobre una considerable importancia.

Por tales razones, es que se sugiere que los móviles de bomberos puedan ser considerados en una categoría especial, adecuando, de acuerdo a la función pública que cumplen, las condiciones técnicas que se les apliquen en materia de peso, largo y emisión de gases. Lo anterior, precisó, en conformidad a la normativa reglamentaria que al efecto dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En esa línea, subrayó que en ordenamientos comparados los vehículos de emergencia, dentro de los cuales se encuentran las unidades de bomberos, se encuentran sujetos a condiciones técnicas específicas que los diferencian del resto de los móviles, debiendo ser, precisamente, la dirección en la que debe apuntar nuestra legislación nacional.

Finalmente, señaló que de los 268 carros de bomberos que circulan, sólo 74 presentan problemas de sobrepeso, lo que

constituye una ínfima porción del parque vehicular, por lo que el tránsito de los mismos no representa un problema de seguridad vial, especialmente si se tiene en consideración que los mismos sólo se trasladan en los casos en que deben acudir a socorrer una emergencia.

El Honorable Senador señor Letelier, manifestó, en primer lugar, su aprobación a las ideas contempladas en el proyecto de ley en examen, señalando que, en su opinión, la discusión debiese profundizarse, a fin de que se pudiera generar un marco de excepción legal para los vehículos de bomberos, que simplificara los procedimientos a los cuales estos últimos deban sujetarse, y que sólo luego de claras definiciones y pautas al respecto, se efectuase la remisión normativa reglamentaria al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En ese orden de ideas, sugirió aprobar la iniciativa en general y luego avanzar, en los términos antes descritos, durante el debate en particular del proyecto.

El Honorable Senador señor García Huidobro, junto con concordar con lo sostenido por quien le antecedió en el uso de la palabra, subrayó que es necesario realzar la categoría a la que se sometan los vehículos de bomberos, ubicándolos en un estatus asimilable al que cuentan las unidades de las Fuerzas Armadas, con la finalidad de que, al igual que estos últimos, cuenten con las facilidades institucionales adecuadas para llevar a cabo su función pública con normalidad.

Asimismo, expresó que es preciso evaluar los intervalos de las revisiones técnicas, en general, para los vehículos, en tanto las condiciones tecnológicas de los mismos hacen prescindible la realización de controles tan seguidos como los que se exigen en nuestro país, lo que produce considerables congestiones en las plantas de revisión técnica, con la correlativa pérdida de tiempo para el conductor.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, adhirió a las palabras del Honorable Senador señor García Huidobro, sugiriendo que la Comisión acordare remitir un oficio al Ministerio de Defensa Nacional para que esta última Secretaría de Estado informe acerca de las exigencias técnicas diferenciadas a las que se someten los vehículos especiales de las Fuerzas Armadas.

La Comisión acordó tal petición por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Navarro (Presidente), Chahuán, García Huidobro y Letelier.

Dicha comunicación se materializó a través del envío, a la referida Cartera de Estado, del Oficio N° 146/TT/218, el que se remitió con fecha 4 de octubre del corriente.

El Honorable Diputado señor Ortiz, resaltó que el estudio del particular es una muestra del serio trabajo realizado por la Comisión de Bomberos de la Honorable Cámara de Diputados.

En efecto, precisó que aquélla fue creada, primeramente, como una Comisión Especial, pasando luego a ser una Comisión Permanente.

Sin perjuicio de lo anterior, resaltó que tal instancia se ha caracterizado, desde el momento del inicio de sus labores, como un espacio transversal de consensos, ajeno a lógicas políticas y partidistas, en la cual todos sus acuerdos y votaciones son adoptados unánimemente.

Así, expresó que la Comisión en comento ha servido para que los bomberos manifiesten sus diversas problemáticas, a fin de que las mismas sean procesadas legislativamente, con el objeto de superarlas.

En tal sentido, subrayó que en coordinación con la Junta Nacional de Bomberos se han generado, durante los 12 años en los que lleva funcionando la aludida Comisión, 12 leyes, en donde se ha seguido el mismo modus operandi previamente expresado, siendo, en su opinión, la más importante normativa aprobada, aquella que fija la ley marco de los bomberos.

Finalizó su intervención sugiriendo la creación, en el Honorable Senado, de una Comisión análoga a la previamente referida, con la finalidad de que los problemas que asistan a bomberos sean tratadas de manera institucional y coordinada por ambas Cámaras del Congreso Nacional.

El Honorable Senador señor Chahuán, recordó que la ley marco de bomberos fue uno de los más grandes logros alcanzados por la antedicha Comisión de la Honorable Cámara de Diputados,

destacándose, asimismo, otras iniciativas, tales como la exención del impuesto a las importaciones para vehículos y otros elementos de bomberos.

Posteriormente, y valorando el contenido del proyecto de ley en estudio, manifestó su disposición para seguir avanzando con la tramitación legislativa del mismo, así como con toda otra iniciativa que realce la función pública voluntaria que cada día realiza bomberos.

El Presidente Honorario de la Junta Nacional de Bomberos, señor Miguel Reyes, agradeció las palabras expresadas por los Honorables señores Senadores miembros de la Comisión, indicando que, en caso de que se acoja la propuesta de crear una instancia legislativa permanente de bomberos, ésta opere sólo ante las problemáticas que se van suscitando temporalmente en el sector, por lo que la misma no requeriría de un trabajo constante, sino que ocasional, en coordinación con el organismo que representa.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Navarro, señaló que la discusión acerca de la creación de la Comisión de Bomberos en el Senado pudiese llevarse a cabo durante la discusión sobre modificaciones al Reglamento de la Corporación, por lo que sugirió que sea en ese espacio en donde se genere la discusión al respecto.

Por último, y luego de haber escuchado los distintos planteamientos acerca del proyecto de ley en análisis, sometió a votación la idea de legislar sobre este último.

En votación el proyecto de ley, la Comisión, por la unanimidad de sus miembros presentes, Honorables Senadores señores Navarro (Presidente), Chahuán, García Huidobro y Letelier, lo aprobó en general.

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto despachado por la Honorable Cámara de Diputados, y que vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones os propone aprobar en general:

PROYECTO DE LEY:

“Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley N° 18.290, de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

1.- Agrégase en el inciso primero del artículo 62, a continuación del punto y aparte, que pasa a ser punto y seguido, la siguiente oración: “En el caso específico de los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos, las características técnicas y pesos máximos permitidos deberán considerar a lo menos la necesidad de su adecuada y oportuna intervención en el auxilio de incendios y otros siniestros, sus especiales características funcionales y su flujo de circulación.”.

2.- Intercálase en el artículo 78 el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando los actuales incisos segundo y tercero a ser tercero y cuarto, respectivamente:

“Quedarán exceptuados de lo dispuesto en el inciso anterior los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos.”.

Artículo transitorio.- Lo preceptuado en el numeral 1 del artículo único entrará en vigencia el primer día del sexto mes después de publicada la presente ley en el Diario Oficial, plazo en el que se deberán dictar los reglamentos relativos a los nuevos criterios especiales de pesaje y dimensiones de los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos.

Durante el período que medie entre la publicación de la presente ley y la dictación de los reglamentos que regulen los nuevos criterios indicados en el inciso precedente, los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos estarán exceptuados de la obligación consignada en inciso primero del artículo 62 de la Ley de Tránsito.”.

- - - - -

Acordado en sesión celebrada el día **3 de octubre de 2018**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Alejandro Navarro Brain (Presidente), Francisco Chahuán Chahuán, Alejandro García Huidobro Sanfuentes y Juan Pablo Letelier Morel.

Sala de la Comisión, a 8 de octubre de 2018.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE MODIFICA LA LEY N°18.290, DE TRÁNSITO, PARA EXIMIR A LOS VEHÍCULOS DE LOS CUERPOS DE BOMBEROS Y OTROS VEHÍCULOS DE EMERGENCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES TÉCNICAS QUE INDICA.

BOLETÍN N° 11.787-22

I.OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: en primer lugar, se propone modificar la Ley de Tránsito, a fin de adecuar las exigencias legales relativas a las características técnicas y pesos máximos permitidos respecto de los vehículos pertenecientes a los Cuerpos de Bomberos, en consideración, al menos, de la necesidad de la adecuada y oportuna intervención en el auxilio de incendios y otros siniestros en los que deben participar, atendiendo, asimismo, a sus especiales características funcionales y su flujo de circulación.

En la misma línea, se exceptúan a tales vehículos de emergencia de la normativa que fija límites a las emisiones de materiales o gases contaminantes por parte de los motores de los móviles.

II.ACUERDOS: aprobado en general (4x0).

III.ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: el proyecto de ley está estructurado sobre la base de un artículo único, compuesto por dos numerales, y por otro de carácter transitorio.

IV.NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no presenta.

V.URGENCIA: no presenta.

VI.ORIGEN E INICIATIVA: Cámara de Diputados. Moción de los Honorables Diputados señora Loreto Carvajal y señores José Miguel Ortiz, Bernardo Berger, Sergio Bobadilla, Ramón Galleguillos, Cosme Mellado, Manuel Monsalve, Jorge Rathgeb, Juan Santana y Pablo Vidal.

VII.TRÁMITE CONSTITUCIONAL: segundo trámite.

VIII.APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS: La Sala de la Cámara de Diputados, en sesión ordinaria 73^a, de fecha 13 de septiembre de 2018, aprobó, en general y en particular a la vez, el proyecto de ley en referencia, por 126 votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención y 6 pareos.

IX.INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: ingresó al Senado con fecha 13 de septiembre de 2018, dándose cuenta en la sesión 53^a ordinaria de data 25 de septiembre de 2018, pasando a la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones.

X.TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, aprobado en general.

XI.LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:

- **Decreto con Fuerza de Ley N° 1**, de 2007, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito. Artículos 62 y 78.

Valparaíso, a 8 de octubre de 2018.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogada Secretaria de la Comisión