

**INFORME DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES
RECAIDO EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA QUE PROHÍBE EL INGRESO Y
TRÁNSITO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LAS ARENAS DE PLAYA,
TERRENOS DE PLAYA Y DUNAS COSTERAS DE TODO EL TERRITORIO NACIONAL.**

BOLETÍN N° 15.666-12

HONORABLE CÁMARA:

La Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales viene en informar, en primer trámite constitucional y primero reglamentario, el proyecto de la referencia, iniciado en moción de los diputados y las diputadas Daniella Cicardini, Sara Concha, Félix Gonzalez, Daniel Melo, Camila Musante, Hugo Rey, Juan Santana y Marisela Santibañez.

CONSTANCIAS REGLAMENTARIAS PREVIAS.

1) La idea matriz o fundamental del proyecto es prohibir el ingreso de vehículos motorizados a las arenas y terrenos de playas y dunas en todo el territorio nacional, con el fin de proteger la biodiversidad de flora y fauna, con algunas excepciones que dicen relación con actividades de fiscalización, vigilancia y seguridad.

2) Normas de carácter orgánico constitucional o de quórum calificado.

- El artículo 4, en aplicación a lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política de la República, en cuanto otorga competencia específica a un tribunal de justicia.

- El artículo 6, si bien su contenido no es de carácter orgánico constitucional, es una disposición que es consecuencia del artículo 4.

3) Normas que requieren trámite de Hacienda

No hay.

4) El proyecto fue aprobado, en general, por la unanimidad de los miembros presentes (7 votos a favor).

Votaron las diputadas y diputados Eduardo Cornejo, Félix González, Daniel Manouchehri, Daniel Melo (Presidente), José Carlos Meza, Hugo Rey y Marisela Santibañez.

5) Consulta a Corte Suprema, en virtud de lo dispuesto en artículo 77 CPE. Al momento de la cuenta en Sala, la Secretaría de la Cámara oficio a la Corte Suprema, y se recibió respuesta a dicho oficio.

6) Diputada Informante: Sara Concha Smith.

I.- ANTECEDENTES.-

- **Fundamentos del proyecto de ley contenidos en la moción.**

Esta iniciativa legal señala en su exposición de motivos que Chile es uno de los países con mayor extensión de borde costero del mundo, con aproximadamente 4.200 kilómetros de costa, los que al considerar las islas que bordean el continente, ascienden a cerca de 83.850 kilómetros.

Se entiende por borde costero como aquella franja del territorio nacional que comprende la costa marítima, fluvial y lacustre, y el mar territorial, en los términos contemplados en el artículo 593 del Código Civil. En ese sentido, y con objeto de promover su desarrollo armónico, integral y equilibrado, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas, lleva adelante una política nacional del uso del borde costero, en la que se establece como uno de los objetivos generales que se propenderá a la protección y conservación del medio marítimo, terrestre y aéreo.

El borde litoral como sector de contacto entre el sistema terrestre y marino, alberga gran biodiversidad vegetal y animal. Es así como, el borde costero de Arica, a pesar de pertenecer a una zona desértica, cuenta con gran variedad de aves migratorias, reptiles e invertebrados; la región de Atacama, es un espacio en los que se concentra una variada cantidad de especies marítimas y avifauna, que están expuestos a graves problemas de conservación según el Ministerio de Medio Ambiente.

El valor estratégico, en términos económicos, ha sido relevado en múltiples instrumentos de planificación; sin embargo, es innegable que en los últimos años, el deterioro medioambiental ha forzado el replanteamiento de las políticas públicas en estas materias. En efecto, en nuestro ordenamiento jurídico, este punto de inflexión lo representa la publicación de la ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, en 1994; además. Por primera vez se abordó de forma sistémica la institucionalidad pública, las orientaciones regulatorias y los principios generales en materia medioambiental.

Por su parte, el cuidado y protección del medio ambiente y de la biodiversidad, ha ido adquiriendo preponderancia a nivel legislativo, con intenciones concretas que el derecho a vivir en un ambiente libre de contaminación, tenga consistencia práctica en el amparo de su legítimo ejercicio y en la determinación de los deberes del Estado.

Según el Informe de Riesgos Globales de 2022 del Foro Económico Mundial, la pérdida de la biodiversidad es uno de los tres mayores riesgos globales. En Chile, las cifras no son alentadoras: el 64% de las especies se encuentra en categoría de amenazadas y, además, lamentablemente se cuenta con 25 de las 100 especies invasoras exóticas más peligrosas del mundo. La pérdida de biodiversidad pone en riesgo el bienestar y la calidad de vida de la humanidad y una de sus principales causas es la pérdida de los hábitats de las especies.

En cuanto a la normativa vigente sobre borde costero, el Código Civil en su artículo 589 dispone que “se llaman bienes nacionales aquellos cuyo dominio pertenece a la nación toda. Si además su uso pertenece a todos los habitantes de la nación, como el de calles, plazas, puentes y caminos, el mar adyacente y sus playas, se llaman bienes nacionales de uso público o bienes públicos”. Se concede así dicho carácter a las zonas determinadas comprendidas en el área litoral. Por su parte, del decreto con fuerza de ley N° 340/1960, señala que es facultad privativa del Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Marina, conceder el uso particular en cualquier forma, de las playas y terrenos de playas y riberas fiscales, entre otros. Por tanto, en

Chile se ha buscado consagrar la importancia del borde costero, otorgándoles un régimen jurídico propio, cuyas características han sido objeto de bastante debate y críticas, lo que no impide colegir que la protección de la flora y fauna costera será determinante en cualquier otra modificación legal o constitucional sobre el tema.

En enero de 1998, el Ministerio de Defensa Nacional, a través de la Subsecretaría de Marina, dicta la orden ministerial que instruye sobre prohibición de ingreso de vehículos en toda la costa litoral de la República, sus playas, terrenos de playas, en ríos y lagos, y demás bienes nacionales de competencia de dicho ministerio. Entre los motivos que impulsan su dictación se menciona “que la sensibilidad geomorfológica de este tipo de suelos, no permite una adecuada y pronta recuperación de sus capas vegetales, flora y fauna, la que se ha visto afectada con el ingreso y tránsito de vehículos en estos espacios, provocando daños al medio ambiente del litoral, sus playas, terrenos de playa, playas y terrenos de playa de ríos y lagos. Lo anterior, hace imperioso resguardar estos bienes y arbitrar todas las medidas coercitivas conducentes a que su utilización no se traduzca en un daño de un bien público”. Asimismo, se ordena a la autoridad competente que vele por el estricto cumplimiento de la prohibición de ingreso y tránsito de vehículos por las arenas de playa, dunas costeras y demás bienes nacionales sometidos a la competencia de dicho ministerio.

Sin embargo, y a pesar de la existencia de esa orden ministerial y que en virtud de ella muchos municipios han dictado ordenanzas municipales en el mismo sentido, es frecuente ver en redes sociales y medios de comunicación denuncias por incumplimiento a la normativa, lo que ha perjudicado gravemente la fauna y flora local.

Por los argumentos señalados, los patrocinantes de esta moción señalan la necesidad de legislar en torno a la prohibición de ingreso de vehículos en las arenas de playa, terrenos de playa y dunas costeras del litoral y de todo el territorio nacional, difundir ampliamente la proscripción, y establecer multas que tengan un efecto disuasivo con el objeto de evitar que estas infracciones se sigan cometiendo en todo el territorio nacional.

- **Estructura del proyecto.**

El texto original de esta moción constaba de tres artículos permanentes, de carácter autónomo, mediante los cuales se definía lo que debía entenderse por borde costero, se establecían prohibiciones, y las respectivas sanciones.

Con posterioridad, el Presidente de la República, presentó una indicación sustitutiva, que consta de seis artículos permanentes, y que fueron objeto del estudio por parte de esta Comisión.

Finalmente, el texto aprobado en primer trámite reglamentario por la Comisión consta de siete artículos permanentes.

II.- DISCUSIÓN DEL PROYECTO.

a) **Discusión general.**

- **Exposición de autoridades y entidades.**

a) **El Subsecretario para las Fuerzas Armadas, señor Galo Eidelstein Silber** señaló que, en términos generales, ven con buenos ojos esta iniciativa desde el momento que eleva el rango de la prohibición desde un simple reglamento a una ley.

Comentó que la iniciativa se refiere a la protección de la biodiversidad de flora y fauna, no obstante, debiese agregarse la protección de las personas por el peligro que estas acciones representan.

Consultó si efectivamente se protegen los humedales, toda vez que la iniciativa se refiere a las arenas de playa, terrenos de playa y dunas costeras, en consecuencia, sería positivo establecer los humedales en forma expresa.

En cuanto al artículo 2 del proyecto de ley, opinó que no encuentra sentido que exista, toda vez que la definición de borde costero ya existe en el ordenamiento jurídico.

Respecto al artículo 3 de la iniciativa, comentó que es muy positivo que la fiscalización la realice la Dirección de Territorio Marítimo y Marina Mercante (Directemar), y que la pena sea aplicable por el Juzgado de Policía Local competente.

Por último, estimó pertinente que la sanción tenga un piso y un tope, porque actualmente la iniciativa establece que la sanción sería desde las cuatro Unidades Tributarias Mensuales.

En cuanto al tope de la sanción, sostuvo que normalmente existen; sin embargo, esto pudiera tener distinta gravedad, ya que el solo hecho de entrar a este sitio tendría una sanción inicial, pero la reincidencia sería castigada de otra manera y el daño también.

Por último, afirmó que, en general, el proyecto de ley es bastante simple y claro.

b) **La Jefa de la División de Recursos Naturales y Biodiversidad del Ministerio del Medio Ambiente, señora Daniela Manushevich y, el asesor legislativo del Ministerio del Medio Ambiente, señor Cristóbal Correa** expusieron en base a una presentación que dejaron a disposición de la Comisión.

En primer término, comentaron que la iniciativa fue presentada el 13 de enero de 2023 en la Cámara de Diputadas y Diputados, con el fin de proteger la biodiversidad de flora y fauna en el borde costero. Acotaron que tiene como objeto prohibir el ingreso y tránsito de vehículos motorizados en las arenas de playa, terrenos de playa y dunas costeras de todo el territorio nacional.

Hicieron alusión a los impactos de la circulación de vehículos en las playas. Al respecto, mencionaron que Chile es un país muy privilegiado en términos de biodiversidad, pues se cuenta con la presencia de múltiples animales, especialmente, aves migratorias, las cuales, en el actual contexto global, son muy importantes.

Se explicó que la presencia de vehículos motorizados altera el paisaje, la flora y la fauna de un lugar. Asimismo, mencionó algunas especies que se encontrarían en peligro crítico.

En cuanto a las acciones realizadas por el Ministerio del Medio Ambiente, se sostuvo que en enero de 2020, se suscribió un convenio de colaboración entre el

Ministerio del Medio Ambiente y la Dirección General de Territorio Marítimo y Marina Mercante.

Asimismo, se mencionó que con apoyo del proyecto Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF por sus siglas en inglés) de Humedales Costeros, se realizó una serie de jornadas de capacitación sobre el valor de los ecosistemas de playa y de aves, dirigido a personal de Gobernaciones Marítimas, de Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático (Dirinmar) y de Capitanías de Puerto del país. Por otro lado, hicieron presente que distintos planes RECOGE promueven acciones para abordar el problema del tránsito de vehículos fuera de rutas, entre otras acciones y políticas públicas.

Por último, se señaló que el proyecto tiene una relación directa con las distintas acciones que ha realizado el MMA para proteger la biodiversidad, precisando que si bien existe la orden ministerial del Ministerio de Defensa Nacional N°2/1998 y el Ordinario O-22/023 de 2018 de Directemar, que prohíben el ingreso de vehículos en playas, estimaron positivo avanzar en legislar sobre esta materia.

Finalmente, se recalcó la importancia del informe elaborado por la Biblioteca del Congreso Nacional y la respuesta de la Excelentísima Corte Suprema sobre el proyecto en cuestión.

c) El Director de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Contraalmirante LT, señor Juan Gajado Romero comentó que Directemar siempre ha tenido un rol importante en la protección del borde costero, especialmente en lo relacionado con el acceso a las playas.

En cuanto al proyecto de ley, sostuvo que tienen algunas observaciones, mencionando las siguientes:

1. La referencia a dunas costeras, al no quedar bien definidas, puede generar algún conflicto, toda vez que desde el punto de vista jurídico, la autoridad marítima tiene su jurisdicción versus la de bienes nacionales.

2. Respecto al artículo 2, explicó que si bien el borde costero no cubre todo el espacio que se pretende proteger en la ley propuesta, sugirió incorporar un nuevo inciso segundo que disponga lo siguiente: "Sin embargo, el espacio físico protegido por esta ley se extenderá más allá del entendido por borde costero y dunas costeras, teniendo competencias de fiscalización sobre ellos las autoridades señaladas en el artículo. Lo anterior, con el objeto de otorgar una mayor cobertura a los espacios.

d) El especialista en políticas y gobernanza de Manomet Inc., señor Diego Luna, expuso en base a una presentación que dejó a disposición de la Comisión, denominada seis elementos claves para la discusión del proyecto de ley.

Respecto a la severidad de los impactos que están ocurriendo en las playas y dunas de Chile, mencionó las siguientes:

1. Riesgo a la seguridad de las personas.
2. Pérdida y fragmentación de hábitat.
3. Erosión y compactación severa de las playas.
4. Pérdida de servicios ecosistémicos.
5. Destrucción de vegetación.
6. Aplastamiento sistemático de sitios de nidificación y pichones, que son aves con problemas severos de conservación.

En cuanto a los incumplimientos, acotó que este debiese ser considerado una falta gravísima según los criterios establecidos en Ley de Tránsito, en función de la

severidad de los daños ocasionados a las playas y dunas de la zona costera, como también, el riesgo hacia las personas.

Respecto a las sanciones, afirmó que se debe incrementar los montos de las sanciones o multas, con un registro de infracción en la hoja de vida del conductor. Por su parte, en caso de reincidencia y/o incumplimiento reiterado, tales como, el retiro temporal de licencias y/o permanente, y retención de vehículos, entre otros.

Con respecto a las competencias y capacidades, afirmó que la evidencia demuestra que se necesita ampliar las competencias y capacidades de control, fiscalización y sanción para el cumplimiento efectivo de la ley y, además, definir facultades específicas para la Armada de Chile, para Carabineros, para los municipios y para otras autoridades fiscalizadoras que se disponga.

Por último, estimó relevante habilitar mecanismos de denuncia activa, por ejemplo, con la definición de un número telefónico único nacional para realizar denuncias; la creación de una aplicación para denuncias ciudadanas in-situ con fotos e información tiempo real; la utilización de un parte empadronado, y la instalación de cámaras de vigilancia en sitios críticos.

Finalmente, hizo alusión a las excepciones, señalando que es necesario establecer causales específicas para otorgar permisos excepcionales, tales como, el acceso de la pesca artesanal, vehículos de emergencias, entre otros. A su vez, se debe definir cuáles serán los criterios para permitir el tránsito excepcional, haciendo alusión a la velocidad máxima, lugares únicos de acceso en cada localidad, trayectos en los que se puede transitar, etcétera.

e) El director ejecutivo de la red de observadores de aves y vida silvestre de Chile, señor Ivo Tejada, expuso en base a una presentación que dejó a disposición de la Comisión.

Se refirió, en términos generales, a la importancia del proyecto de ley, en cuanto al objetivo de evitar el impacto que sufren las aves producto del tránsito de vehículos motorizados, toda vez que las aves utilizan las playas y dunas para un conjunto bastante amplio de funciones biológicas, tales como, alimentación, reproducción y descanso.

Aclaró que este proceso sucede de norte a sur y no estaría circunscrito a una zona específica del país.

Afirmó que el objetivo del proyecto de ley ya estaría regulado y prohibido, sin embargo, las competencias y la forma de hacer efectivo el cumplimiento de esta norma no logra dar abasto y solucionar el tema.

Explicó que en Chile, no existen datos suficientes de cómo está la población de aves. No obstante, sirve conocer lo que está pasando en Norteamérica porque muchas de las especies son las mismas, haciendo alusión a las aves playeras. Durante los últimos años, ha habido un esfuerzo importante desde el Ministerio del Medio Ambiente para abordar la amenaza de extinción o daño, a través de la Estrategia Nacional de Conservación de Aves.

Por último, manifestó que este proyecto es consistente con los esfuerzos formales del Ministerio del ramo y, en ese sentido, es de todo sentido avanzar en la materia.

f) El Presidente de la Fundación Bandada, señor Patricio Ortiz, expuso en base a una presentación que dejó a disposición de la Comisión.

En términos generales, indicó que están realizando un proyecto con acciones de conservación en una playa ubicada en la Región del Biobío, entre las comunas de Penco y Talcahuano. Hizo presente que el Pilpilén común es una especie estrictamente costera, que anida en playas arenosas y dunas. En dicha playa existe más del 5% y 1% de la población biogeográfica, en época reproductiva y no reproductiva, respectivamente, convirtiéndose en uno de los sitios más relevantes a nivel nacional por el número de parejas reproductivas que se encuentran.

En cuanto a las principales amenazas que afectan al Pilpilén y otras aves playeras, mencionó el tránsito de vehículos, depredación por parte de perros, perturbación por turismo y recreación, expansión inmobiliaria en zonas costeras y cambio climático. Hizo presente que se conformó una mesa de trabajo para la conservación del Pilpilén común, con diversas acciones al respecto.

Finalmente, afirmó que espera que este proyecto de ley, en caso de convertirse en ley, erradique la mala práctica existente en la actualidad, con el objeto de eliminar el daño que se estaría causando en la flora y fauna de las zonas costeras del país.

g) El Académico de la Facultad de Ciencias, doctor en zoología marina y licenciado en Ciencias Biológicas, señor Juan Cancino, expuso en base a una presentación que dejó a disposición de la Comisión, denominada “Evidencias: efectos antrópicos en playas y dunas.”

En primer término, señaló que los científicos buscan evidencias, y para afirmar que hay efectos (positivos o negativos) de algún factor (como el de la circulación de vehículos en playas de arena y dunas) se debe demostrar que los efectos observados no son resultados del azar, validados estadísticamente con una probabilidad menor al 5% ($p \leq 0,05$).

Acotó que las playas de arena y las dunas son ambientes dinámicos y regulados por procesos naturales (oleaje, altura de marea, viento), que controlan la erosión y acreción de arena, con efectos naturales sobre la estabilidad del sustrato, el tamaño del grano de los sedimentos, la pendiente, todos los cuales afectan la biodiversidad local. Para demostrar los efectos de la acción antrópica se requiere de evidencias que sobresalgan por sobre el “ruido de fondo” de los procesos naturales.

Hizo presente que cuando recibió la invitación de la Comisión, comenzó a buscar evidencias para compartir, para que sirvan de ayuda y fundamentar la necesidad de proteger las playas de arenas y las dunas de las costas de Chile, tal como lo propone el proyecto de ley en tramitación.

Respecto a los efectos de los vehículos todo terreno, los cuales dependen de la intensidad de la acción, mencionó las siguientes: 1. Modifican los atributos físicos y la estabilidad de las dunas y las playas al generar surcos en la superficie de la arena y destruir las dunas embrionarias; 2. Destruyen la vegetación de dunas establecidas, lo que conduce a una menor diversidad y a una menor cobertura vegetal; y 3. Perturban, hieren o matan la fauna de la playa, incluidos vertebrados en peligro de extinción (aves playeras y tortugas) y la macrofauna de invertebrados.

A mayor abundamiento, señaló que la evidencia demuestra que las playas no urbanas tienen mayor diversidad de especies que las playas urbanas, debido al paso de vehículos, personas y mantenimiento turístico de estas últimas. Hay evidencia

suficiente para sostener que los vehículos todo terreno y la maquinaria que limpia las playas genera efectos sobre la diversidad y abundancia de especies de invertebrados en playas de arena. Asimismo, manifestó que existe evidencia que los vehículos todo terreno y la presencia humana y sus mascotas interfieren con la anidación.

Por otro lado, explicó que en la medida que se acercan a escalas espacio temporal de pequeña magnitud, es más fácil demostrar los efectos negativos de la acción antrópica y también los efectos positivos de las medidas de protección.

En el mismo sentido, indicó que aunque las playas y dunas son ecosistemas conocidos y valorados por las personas (veraneantes, científicos, pueblos originarios, entre otros) es difícil demostrar los efectos antrópicos sobre los procesos a nivel ecosistémico. Para regular el uso y protección de esos ambientes, recomendó elegir un conjunto de especies emblemáticas, siendo de especial valor las que tienen rangos estrechos de distribución y que son endémicas y únicas de Chile.

Por último, afirmó que las playas de arena y las dunas son notables por el hecho de que cada especie se distribuye en bandas horizontales relativamente estrechas, precisando que toda la playa es importante porque a cada altura existe un tipo distinto de organismo, pero se suele pensar que no es tan importante su protección en particular porque las especies que están presentes en esos lugares, son de amplia distribución geográfica. Por lo anterior, es importante monitorear el efecto de la protección y focalizar en especies de rangos estrechos de distribución geográfica.

h) El Presidente de la Fundación Humboldt, biólogo marino, señor Diego Sepúlveda, expuso en base a una presentación que dejó a disposición de la Comisión.

Manifestó que la iniciativa tiene como fin la protección de la biodiversidad de flora y fauna, a través de la prohibición del ingreso de vehículos motorizados que indica, en las arenas de playa, terreno de playa y dunas costeras del borde costero y de todo el territorio nacional.

Hizo presente que en esas zonas ocurren muchos procesos biológicos, como la reproducción, alimentación y descanso de aves. Ejemplificó que en la parte de la macrozona norte de Antofagasta, el gaviotín chico es una especie migratoria en peligro de extinción según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza, y se ve aún más afectada por el tránsito e ingreso de vehículos motorizados en el borde costero.

Como Fundación, dijo, aboga por aprobar este proyecto de ley, para que esas aves puedan tener poblaciones dentro de la comuna y el país.

i) La Ministra del Medio Ambiente, señora Maisa Rojas expuso al final de todos los invitados, y agradeció a los expositores. Recalcó que una ley siempre podrá ser mejor aplicada e implementada si existe una sociedad civil interesada en que se aplique.

Hizo hincapié sobre la existencia de evidencia científica y sobre la necesidad de controlar la amenaza de extinción de las especies que habitan los lugares cuyo tránsito se busca prohibir o al menos regular. Piensa que será relativamente fácil abordar, y que traerá consecuencias positivas para la conservación de las aves y otras especies.

Finalmente, manifestó la importancia que el mismo proyecto de ley aborde las excepciones a la prohibición general.

- **Discusión general en el seno de la Comisión**

Los integrantes de la Comisión, junto con estimar valiosa esta iniciativa legal, plantearon la necesidad de implementar una adecuada fiscalización, con la finalidad de evitar que se trate de una ley con letra muerta. Se trata de crear conciencia en la población que el simple paso de un vehículo por la arena, mata millones de microorganismos, todos los cuales son indispensables para la biodiversidad del planeta.

- **Votación general del proyecto.**

La Comisión, compartiendo los objetivos y fundamentos tenidos en consideración en la moción, y luego de recibir las explicaciones de los representantes de las instituciones que intervinieron y que están relacionadas con el tema, que permitieron a sus miembros formarse una idea sobre las implicancias y la incidencia real que tienen las modificaciones propuestas en el proyecto de ley, **procedió a dar su aprobación a la idea de legislar por la unanimidad de los miembros presentes** (7 votos a favor).

Votaron las diputadas y diputados Eduardo Cornejo Félix González, Daniel Manouchehri, Daniel Melo, José Carlos Meza, Hugo Rey y Marisela Santibañez.

* * * * *

b) Discusión particular.

Cabe hacer presente que con fecha 31 de julio de 2023, el Presidente de la República presentó una indicación sustitutiva al texto original de la moción, el cual por acuerdo de la Comisión, con fecha 9 de agosto de 2023, se tiene como texto base del proyecto.

Durante la discusión de su articulado, la Comisión llegó a los acuerdos que se detallan a continuación.

Artículo 1

El texto de la indicación del Ejecutivo (constituido como texto base) es del siguiente tenor:

"Artículo 1.- Prohibición. Con el fin de proteger la biodiversidad y la morfología del borde costero, prohíbase el ingreso y tránsito de vehículos motorizados en playas y terrenos de playa en todo el territorio continental e insular.

Lo dispuesto en esta ley no será aplicable a los vehículos que transiten por caminos públicos, rurales o urbanos, o vías públicas urbanas, que sean parte en cualquier proporción de una playa o terrenos de playa.

Asimismo, exceptúase de la prohibición la circulación de vehículos de emergencia, seguridad, fiscalización, vigilancia, mantención o aseo, fiscales o de otras entidades públicas o privadas que efectúen funciones públicas.

----- Se presentaron tres indicaciones.

1) De los diputados Melo, González y Sagardía, para reemplazar en el inciso primero del artículo 1, la frase "playas y terrenos de playa" por lo siguiente: "playas, terrenos de playa y dunas costeras".

2) De los diputados Melo, González y Sagardía, para reemplazar en el inciso segundo del artículo 1, la frase “playa o terrenos de playa” por lo siguiente: “playa, terrenos de playa o dunas costera.”.

3) De los diputados Araya, Melo, González y Sagardía, para agregar en el artículo 1, el siguiente inciso cuarto:

“Se entenderá para objeto de esta ley como duna costera depósitos sedimentarios, constituidos por montículos de arena tengan o no vegetación que se alimenten de la arena transportada por la acción del mar, del viento marino o por otras causas”.

Las tres indicaciones, en conjunto con el artículo, fueron aprobadas por mayoría de votos (7 a favor y 1 abstención). Votaron a favor las diputadas y diputados González, Manouchehri, Melo, Musante, Pulgar, Rey y Sagardía. Se abstuvo, el diputado Meza.

Artículo 2

El texto de la indicación del Ejecutivo (constituido como texto base) es del siguiente tenor:

Artículo 2.- Actividades autorizadas. Estarán exceptuadas las actividades autorizadas por las autoridades respectivas para realizarse en los lugares a los que se refiere el artículo 1, como las que prestan apoyo a la pesca y a sus actividades conexas, siempre que no generen impacto, deterioro, detrimento o menoscabo en sitios de nidificación, descanso o alimentación de especies, así como en las formaciones vegetacionales presentes en la playa o los terrenos de playa.

----- Se presentaron dos indicaciones.

1). De los diputados Melo, González y Sagardía, para reemplazar en el artículo 2, la frase “playa o los terrenos de playa” por lo siguiente: “playa, terrenos de playa o dunas costeras”.

Se aprobó por unanimidad votos (7 a favor). Votaron a favor las diputadas y diputados González, Melo, Meza, Musante, Pulgar, Rey y Sagardía.

2) De los diputados Melo, González y Sagardía, para agregar en el artículo 2, un inciso segundo nuevo, del siguiente tenor:

“La autoridad respectiva podrá definir lugares de acceso debidamente señalizados en cada localidad y transecto en los que se puede transitar para el debido resguardo de los ecosistemas locales.”

Se aprobó por mayoría de votos (5 a favor y 1 en contra). Votaron a favor las diputadas y diputados González, Melo, Pulgar, Rey y Sagardía. Votó en contra el diputado Meza.

Artículo 3

El texto de la indicación del Ejecutivo (constituido como texto base) es del siguiente tenor:

“Artículo 3.- Fiscalización. La fiscalización de la presente ley corresponderá a la autoridad marítima y a las municipalidades, según sus respectivas competencias.

----- Se presentó una indicación de los diputados Melo, González y Sagardía, para agregar en el artículo 3, después de la palabra “marítima”, una coma seguida de la siguiente palabra: “a carabineros”.

Se aprobó por mayoría de votos (5 a favor y 3 en contra). Votaron a favor las diputadas y diputados González, Melo, Musante, Pulgar y Sagardía. Votaron en contra la diputada Concha y los diputados Meza y Rey.

Artículo 4

El texto de la indicación del Ejecutivo (constituido como texto base) es del siguiente tenor:

“Artículo 4.- Infracciones. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley deberán ser denunciadas al Juzgado de Policía Local correspondiente.

Atendida la gravedad de las infracciones estas serán sancionadas con una multa de 1 a mensuales a 8 unidades tributarias mensuales.

Para la determinación de la multa se considerará el impacto, deterioro, detrimento o menoscabo provocado en sitios de nidificación, descanso o alimentación de especies, así como en las formaciones vegetacionales presentes en la playa o los terrenos de playa.”.

----- Se presentó una indicación, de los diputados Melo, González, Sagardía y Meza, para reemplazar el artículo 4, por el siguiente:

“Artículo 4.- Infracciones. Las infracciones a lo dispuesto en la presente ley deberán ser denunciadas al Juzgado de Policía Local correspondiente y serán sancionadas con una multa de 5 unidades tributarias mensuales, sin perjuicio de las otras responsabilidades que correspondan de acuerdo a la ley.”.

Se aprobó por unanimidad (8 votos a favor). Votaron a favor los diputados y diputadas Concha, González, Melo, Meza, Musante, Pulgar, Rey y Sagardía.

Artículo 5

El texto de la indicación del Ejecutivo (constituido como texto base) es del siguiente tenor:

“Artículo 5.- Reincidencia. En caso de reincidencia, se aplicará el doble de la multa establecida. En el caso de incurrirse nuevamente en dicha conducta, la sanción se elevará al triple y, además, se sancionará con la suspensión de la licencia de conducir hasta por dos años e inhabilidad para obtenerla hasta por el mismo período.

Se considerará reincidencia la comisión de infracciones a esta ley, por la misma persona, en un período de tres años desde la comisión del hecho.”.

----- Se presentó una indicación de los diputados **Melo, González y Sagardía**, para reemplazar el artículo 5, por el siguiente:

“Artículo 5.- Reincidencia. En caso de reincidencia, se aplicará el doble de la multa establecida y se procederá a la suspensión de la licencia de conducir por un periodo de seis meses a dos años e inhabilidad para obtenerla hasta por el mismo período. Se considerará reincidencia la comisión de infracciones a esta ley, por la misma persona, en un período de tres años desde la comisión del hecho.”.

Se aprobó por unanimidad (8 votos a favor). Votaron a favor los diputados y diputadas Concha, González, Melo, Meza, Musante, Pulgar, Rey y Sagardía.

Artículo 6

El texto de la indicación del Ejecutivo (constituido como texto base) es del siguiente tenor:

“Artículo 6.- Procedimiento. Los juzgados de policía local, en lo no regulado por esta ley, conocerán de las denuncias formuladas con arreglo a las disposiciones y procedimiento establecidos en la ley Nº 18.287.”.

Se aprobó por unanimidad (8 votos a favor). Votaron a favor los diputados y diputadas Concha, González, Melo, Meza, Musante, Pulgar, Rey y Sagardía.

Artículo nuevo.-

----- Se presentó una indicación de los diputados Melo, González y Sagardía, para agregar un artículo 7, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 7.- Denuncias. Se establecerá un número único nacional de denuncia para las infracciones de esta ley. La ciudadanía podrá hacer llegar sus denuncias directamente a la Armada, Carabineros y Municipios, a través de un registro audiovisual donde se identifique la patente del vehículo, dichas entidades deberán tener canales para estos efectos en sus páginas web respectivas, a fin de solicitar las acciones de fiscalización cuando existan indicios de incumplimiento de la presente ley”.:

Se rechazó por mayoría de votos (8 n contra y 1 abstención). Votaron en contra los diputados y diputadas Concha, González, Manouchehri, Meza, Musante, Pulgar, Rey y Sagardía. Se abstuvo el diputado Melo.

Artículo nuevo (que pasa a ser artículo 7)

----- Se presentó una indicación de los diputados Melo, González y Sagardía, para agregar un artículo 8, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 8.- Presunción. Salvo prueba en contrario, las infracciones a esta ley serán imputables al propietario del vehículo.”.

Se aprobó por mayoría de votos (7 a favor, 2 en contra y 1 abstención). Votaron a favor los diputados y diputadas Araya, González, Manouchehri, Melo, Musante, Pulgar y Sagardía. En contra, los diputados Concha y Meza. Se abstuvo, el diputado Rey.

III.- ARTÍCULOS E INDICACIONES RECHAZADOS.

Artículos rechazados.

No hay.

Indicaciones rechazadas.

- De los diputados Melo, González y Sagardía, para agregar un artículo 7, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 7.- Denuncias. Se establecerá un número único nacional de denuncia para las infracciones de esta ley. La ciudadanía podrá hacer llegar sus denuncias directamente a la Armada, Carabineros y Municipios, a través de un registro audiovisual donde se identifique la patente del vehículo, dichas entidades deberán tener canales para estos efectos en sus páginas web respectivas, a fin de solicitar las acciones de fiscalización cuando existan indicios de incumplimiento de la presente ley.”.

Por las razones señaladas y por las que expondrá oportunamente el Diputado Informante, esta Comisión recomienda aprobar el proyecto de conformidad al siguiente texto:

PROYECTO DE LEY

"Artículo 1.- Prohibición. Con el fin de proteger la biodiversidad y la morfología del borde costero, se prohíbe el ingreso y tránsito de vehículos motorizados en playas, terrenos de playa y dunas costeras en todo el territorio continental e insular.

Lo dispuesto en esta ley no será aplicable a los vehículos que transiten por caminos públicos, rurales o urbanos, o por vías públicas urbanas, que sean parte en cualquier proporción de una playa, terrenos de playa o dunas costeras.

Se exceptúa de la prohibición establecida, la circulación de vehículos de emergencia, seguridad, fiscalización, vigilancia, mantención o aseo, fiscales o de otras entidades públicas o privadas que efectúen funciones públicas.

Se entenderá, para objeto de esta ley, como duna costera a los depósitos sedimentarios constituidos por montículos de arena, tengan o no vegetación, que se alimenten de la arena transportada por la acción del mar, del viento marino o por otras causas.

Artículo 2.- Actividades autorizadas. Podrán realizarse, en los lugares a los que se refiere el artículo 1, las actividades autorizadas por las autoridades respectivas como las que prestan apoyo a la pesca y a sus actividades conexas, siempre que no generen impacto, deterioro, detrimento o menoscabo en sitios de nidificación, descanso o alimentación de especies, así como en las formaciones vegetacionales existentes en las playas, los terrenos de playa o dunas costeras.

La autoridad respectiva podrá definir lugares de acceso debidamente señalizados en cada localidad y transectos en los que se pueda transitar, para el debido resguardo de los ecosistemas locales.

Artículo 3.- Fiscalización. La fiscalización de esta ley corresponderá a la autoridad marítima, a carabineros, y a las municipalidades, según sus respectivas competencias.

Artículo 4.- Infracciones. Las infracciones a lo dispuesto en esta ley deberán ser denunciadas al juzgado de policía local competente, y serán sancionadas con multa de cinco unidades tributarias mensuales, sin perjuicio de las otras responsabilidades que corresponda de acuerdo a la ley.

Artículo 5.- Reincidencia. En caso de reincidencia, se aplicará el doble de la multa establecida, y se procederá a la suspensión de la licencia de conducir por un periodo de seis meses a dos años e inhabilidad para obtenerla hasta por el mismo período. Se considerará reincidencia la comisión de infracciones a esta ley, por la misma persona, en un período de tres años desde la comisión del hecho.

Artículo 6.- Procedimiento. Los juzgados de policía local, en lo no regulado por esta ley, conocerán de las denuncias formuladas con arreglo a las disposiciones y procedimiento establecidos en la ley N° 18.287.

Artículo 7.- Presunción. Salvo prueba en contrario, las infracciones a esta ley serán imputables al propietario del vehículo.”.

Tratado y acordado, según consta en las actas correspondientes a las sesiones de 22 de marzo, 12 y 19 de abril, 2 de agosto, 27 de septiembre, 25 de octubre de 2023, con asistencia de las diputadas y diputados Jaime Araya Guerrero, Sara Concha Smith, Eduardo Cornejo Lagos, Félix González Gatica, Daniel Manouchehri Lobos, Cristóbal Martínez Ramírez, Daniel Melo Contreras, José Carlos Meza Pereira, Camila Musante Müller, Francisco Pulgar Castillo, Hugo Rey Martínez, Marisela Santibañez Novoa y Clara Sagardía Cabezas (Presidenta).

Participaron, también, la diputada Viviana Delgado Riquelme (en reemplazo de Camila Musante), y Erika Ñanco Vásquez (en reemplazo de Jaime Sáez).

Sala de la Comisión, a 25 de octubre de 2023.

ANA MARIA SKOKNIC DEFILIPPIS
Abogado Secretaria de Comisiones