



INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD PÚBLICA recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica diversos cuerpos legales, para establecer el deber de adopción de medidas de seguridad para las concesionarias de obras públicas y modifica las penas para los delitos que indica.

BOLETINES N^{os} [15.073-07](#) y [15.253-09](#), refundidos.

[Objetivos](#) / [Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial](#): No tiene / [Consulta Excma. Corte Suprema](#): No hubo / [Propuesta de Cambio de Nombre del Proyecto](#) / [Asistencia](#) / [Antecedentes de Hecho](#) / [Aspectos Centrales del Debate](#) / [Discusión en General](#) / [Votación en General](#) / [Discusión y Votación en Particular](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo](#).

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Seguridad Pública tiene el honor de informar los proyectos de ley iniciados 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.

Corresponde señalar que la Sala del Senado acordó -en sesión de 9 de mayo de 2023- fusionar los proyectos correspondientes a los boletines N^{os} 15.073-07, 15.272-07 y 15.253-09, conforme a lo estipulado en el artículo 17 A de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional. Posteriormente, en sesión N° 42 de 18 de julio de 2023, la misma Sala resolvió tramitar de forma separada el proyecto correspondiente al Boletín N° 15.272-07.

Se hace presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, por acuerdo de la Sala de 9 de mayo de 2023, la Comisión discutió en general y en particular estas iniciativas de ley, y propone a la Sala proceder de igual forma.

- - -

OBJETIVOS 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. 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.

- - -

CONSTANCIAS

- [Normas de quórum especial](#): No tiene.
- [Consulta a la Excma. Corte Suprema](#): No hubo.

- - -

PROPUESTA DE CAMBIO DE NOMBRE DEL PROYECTO

A raíz del acuerdo de refundir los boletines N^{os} 15.073-07 y 15.253-09, ya referido, la Comisión consideró necesario denominar ambas iniciativas con un nombre común, fijando al efecto el siguiente: "Proyecto de

ley que modifica el D.F.L N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, para obligar a las concesionarias de obras públicas viales a adoptar medidas de seguridad.”.

- - -

ASISTENCIA

- **Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:** los Honorables Senadores señores Juan Luis Castro González, Juan Castro Prieto, Kenneth Pugh Olavarría.

- **Representantes del Ejecutivo e invitados:**

Ministerio de Obras Públicas: el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez; la Jefa de la División Jurídica, señora Patricia Vásquez; el Jefe de Gabinete del Director General, señor Sebastián García y el asesor jurídico, señor Pablo Muñoz, y la asesora, señora Paola Jhon y el asesor del Gabinete de la Ministra, señor Tomás Mendoza.

Del Ministerio del Interior y Seguridad Pública: el Subsecretario de Prevención del Delito, señor Eduardo Vergara; el Jefe de Asesoría Legislativa, señor Rafael Collado y el asesor legislativo, señor Claudio Rodríguez.

De la Subsecretaría de Prevención del Delito: el Jefe de Asesores, señor Rodrigo Muñoz; la asesora, señora Carolina Codoceo, y el periodista, señor Sebastián Hernández.

- **Otros:**

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: los asesores, señora Mónica Bugueño, y señor Héctor Correa; Del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos: el Jefe de la División Judicial, señor Héctor Valladares, y la Jefa de Comunicaciones, señora Paola Sais; Del Instituto Nacional de Derechos Humanos: la abogada, señora Katia Aguilera; De la Biblioteca del Congreso Nacional: el asesor, señor Guillermo Fernández; Del Comité de Senadores Evopoli: el asesor, señor Jaime Herranz; Del Comité de

Senadores PS: el asesor, señor Cristián Durney; Del Comité de Senadores UDI: los asesores, señores Fernando Castro y Williams Valenzuela; Los asesores parlamentarios: del Senador Castro González, señoras Meggy López y Teresita Fabres; del Senador Castro Prieto, señor Rodrigo Labrín, señor Sergio Mancilla y señor Daniel Quiroga; del Senador Flores, señora Carolina Allende; del Senador Insulza, señora Javiera Gómez y señor Guillermo Miranda; del Senador Kast, señor José Manuel Astorga y señor Óscar Morales; del Senador Kusanovic, señora Andrea González y señores Iván González y Tomás Matheson; del Senador Ossandón, señor Ronald Von Der Weth; de la Senadora Rincón, señora Natalia Navarro y señor Gonzalo Mardones, y de la Senadora Vodanovic, señor José Miguel Poblete.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración las mociones refundidas, las cuales son del siguiente tenor.

1. 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](#)).

En primer lugar, la moción afirma que nuestro país sufre severamente los efectos de la delincuencia y crimen organizado; hoy los llamados "portonazos" y "encerronas" son delitos cada vez más comunes que tienen amenazada a toda la sociedad, en los que, incluso, se ocupa tecnología de punta para su comisión y suelen ocurrir con frecuencia en carreteras y en las puertas de los hogares de las familias chilenas, muchas veces, aunque se encuentren menores dentro de los vehículos. Agrega que el Estado no tiene la capacidad para prevenir adecuadamente este tipo de delitos, no hay una integración público-privada, menos una visión de un sistema de seguridad integral que permita dar seguimiento a estos ilícitos para recuperar los vehículos robados.

Precisa que, si bien existe el Sistema Táctico Operativo Policial, en adelante "STOP", es de público conocimiento que éste es incapaz de dar una alerta oportuna y su demora de semanas en reaccionar se debe a la falta de capacidad para interoperar entre los distintos organismos

relacionados. Por ello, propone que las concesionarias cuenten con mecanismos detectar patentes alteradas, vehículos con orden de encargo o, incluso, las faltas de tránsito, para lo cual necesitarán contar con una base de datos actualizada que podría ser proporcionada por Carabineros de Chile y el Servicio de Registro Civil.

Manifiesta que, por este motivo, se requiere interoperar a los distintos actores, sean públicos o privados, para perseguir adecuadamente el delito, tener los medios de prueba con su correspondiente cadena de custodia y, en definitiva, integrar la información para dar soluciones reales y efectivas. Advierte que hoy las concesionarias deben apoyar al Sistema de Seguridad Integral y, para ello, se requiere que, a su costa, integren cámaras con capacidad para detectar las patentes y vehículos alterados, de modo de tener mejores capacidades para el apoyo de nuestras policías y del ministerio público en la investigación penal.

En este mismo sentido, pone de relieve que la población está cansada del aumento de delitos relacionados a los “portonazos” y robo de vehículos en carreteras, los cuales han ido en aumento cada vez con medios más violentos e incluso integrando tecnología de punta para lograr su cometido. Por esta razón, propone aumentar las penas para estos ilícitos, especialmente cuando hay menores de edad dentro del vehículo que se pretende robar.

Afirma que no se puede seguir tolerando este tipo de ilícitos, los que, además, muchas veces sirven como medios logísticos para cometer otros delitos de mayor gravedad. Finalmente, se propone dejar sin beneficios de remisión de la pena para este tipo de delitos, siendo una urgencia nacional hacernos cargo de esta temática.

Al concluir sus fundamentos, señala que hacer un Estado eficiente e inteligente depende de todos; que las familias chilenas están agonizando con el crimen organizado y que se debe enfrentar el problema con altura de miras y sentido de realidad.

Luego describe el contenido del proyecto. En este sentido, indica que él busca generar la obligación de las concesionarias de obras públicas de mantención, conservación, mantenimiento, operación y explotación de carreteras y autopistas para que generen capacidades de detección de patentes alteradas, alertas por vehículos por encargo, detección de ilícitos y, en definitiva, interoperen con Carabineros de Chile para facilitar el cumplimiento de su función. Además, sugiere aumentar las penas por los delitos de robo de vehículos motorizados por sorpresa, y agravar las mismas

cuando en el interior del vehículo se encuentren menores de edad. Finalmente, se propone que quienes cometen dichos delitos no puedan obtener el beneficio de remisión de la pena.

2. 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](#)).

Esta propuesta afirma que los niveles de inseguridad en vías y caminos, especialmente en aquellos concesionados, importan un grave riesgo para las personas que los utilizan, toda vez que se han reportado graves delitos al interior de las vías concesionadas, ataques armados, las llamadas "encerronas", incluso fallecidos a causa de estos delitos.

Agrega que un informe elaborado por la Policía de Investigaciones a mediados de julio del presente año analizó 1.589 denuncias de robo de vehículos entre 2020 y el primer semestre de 2022 en la Región Metropolitana, cometidos mediante dos modalidades: el robo de automóviles en circulación usando violencia, intimidación o sorpresa (encerronas, portonazos y abordajes), y el robo de vehículos estacionados sin conductor a bordo. En el primer caso, tratándose del robo de automóviles en circulación, durante el primer semestre de este año, la cantidad de autos robados es casi la misma que la que se produjo durante el transcurso de todo el año 2021. En tanto, tratándose el robo de vehículos estacionados, en el año 2020 hubo 341 casos; en 2021, 386 y, a mediados de este año de 2022, los casos ya suman 255.

Añade la moción que, de acuerdo al informe de la PDI, sobre 607 casos de robo de vehículos en circulación mediante el uso de la violencia, intimidación o sorpresa, en un 38,2 % del total, es decir, en más de un tercio de los casos, hubo interacción entre los delincuentes y las víctimas.

Estos robos de autos en movimiento se realizan en torno a las autopistas urbanas, tanto en sus ejes como en las cercanías: el enlace de Vespucio Norte con Ruta 68; Autopista Central con Costanera Norte; enlace de Los Pajaritos, Américo Vespucio y Ruta 78. Se encuentran identificados los días de mayor ocurrencia de estos delitos - lunes, martes y miércoles- con mayor concentración los días miércoles; se encuentran identificadas las horas: "el tramo de las 20:00 a las 23:59 se consagra como el horario

preponderante en este tipo de hechos, pues posee una diferencia mucho más clara con respecto a los otros bloques, llegando casi a doblar el periodo que le antecede".

Advierte que, sin embargo, en el bloque entre las 00:00 a las 03:59, "existe un predominio de robos los días jueves, de modo que, si se añaden estos casos a aquellos ocurridos en el último horario del día miércoles, se conforma un tramo de 8 horas que sobresale notablemente frente al resto de los días, y por lo tanto, es posible afirmar que la noche del miércoles es el punto más crítico de robo de automóviles bajo esta modalidad".

Sostiene que, con todo, en su naturaleza jurídica las concesiones son prestaciones privadas, cuya naturaleza comercial se rige por las normas de la ley de derechos de protección al consumidor, ley N° 19.496, que, en su artículo 1º, señala: "La presente ley tiene por objeto normar las relaciones entre proveedores y consumidores, establecer las infracciones en perjuicio del consumidor y señalar el procedimiento aplicable en estas materias. Para los efectos de esta ley se entenderá por: 1.- Consumidores o usuarios: las personas naturales o jurídicas que, en virtud de cualquier acto jurídico oneroso, adquieren, utilizan, o disfrutan, como destinatarios finales, bienes o servicios."

En su artículo 3º, letra d), la ley establece para los usuarios "el derecho a la seguridad en el consumo de bienes o servicios", norma que establece un derecho de carácter subjetivo y fundamental, el cual tiene un desarrollo en su título 3 respecto de la seguridad de los productos y servicios. Respecto de este derecho al consumo seguro de bienes o servicios -como es el caso- existen algunos autores que señalan que este derecho sería aplicable incluso antes de que la operación de consumo se realice.

En la exposición de motivos de esta iniciativa se indica que tal derecho ha de ser entendido en sentido amplio, es decir, con un poder subjetivo del contratante-usuario respecto del contratante-proveedor al cual le corresponde la obligación correlativa de brindar esa seguridad. A este respecto, informa que la Ilustrísima Corte de Apelaciones de La Serena ha señalado que: "tales derechos, deben ser entendidos en su sentido amplio, son el correlato de las fundamentales obligaciones del proveedor, como la de velar por la seguridad del consumidor".

La seguridad a la cual hace referencia el mencionado artículo 3º no es solo la que tiene como finalidad garantizar la idoneidad del bien o del

servicio prestado para cumplir con el fin para el que está destinado -que es más bien una obligación de idoneidad- sino una obligación de brindar seguridad en el o los actos de consumo del bien, o en el o los actos de uso del servicio del que se trata; por tanto, la responsabilidad por falta o deficiente seguridad de parte del proveedor, alcanza a los riesgos que por el consumo o uso inseguro de bienes o servicios, se produzcan tanto en la persona del consumidor/ usuario, como en su patrimonio.

Por ello, la moción sostiene que es del todo razonable señalar que el proveedor, en sus diversas facetas en las que pueda participar como prestador del servicio, será responsable de las negligencias en las medidas de seguridad o daños físicos, psicológicos y patrimoniales que ocasione.

Con todo, y no obstante el hecho público y notorio, y la información detallada y disponible, respecto de los riesgos de ser víctima de actos ilícitos mientras se hace uso de las autopistas, que hacen altamente previsible la probabilidad de sufrir daños personales y patrimoniales, de no mediar medidas de prevención, seguridad y asistencia, las concesionarias no han dado debido cumplimiento a la obligación de seguridad de los usuarios que establece el DFL 3 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores, ni a las obligaciones de prestar un servicio en condiciones de normalidad, así como de responder por los daños ocasionados que establece la ley en el decreto 900 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. MOOPP N° 164, de 1991 , Ley de Concesiones de Obras Públicas, y su reglamento.

Por ello, la iniciativa estima necesario insistir en sus deberes, definir el contenido de sus obligaciones de brindar un servicio seguro y facilitar los medios para hacer efectiva la responsabilidad que tienen con los usuarios de las rutas que les han sido entregadas en concesión.

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

- Establecer la obligación de las concesionarias de adoptar las medidas de protección y seguridad interior de las obras, las que se harán extensivas a los usuarios de las mismas y a sus bienes.

- Enfatizar que los delitos que se cometen en las autopistas constituyen un grave problema de seguridad pública, por lo que se deben

abordar como tal, antes que tratarlos desde el punto de vista de los contratos de concesión.

- Obligación de las empresas concesionarias de entregar el servicio en condiciones de seguridad para los usuarios, previniendo riesgos y adoptando medidas idóneas para ello.

- Posibilidad de imponer, mediante el trámite de una moción parlamentaria, la obligación del concesionario de tomar pólizas de seguro especiales para cubrir los daños sufridos por los usuarios por incumplimiento de las obligaciones de la concesionaria de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia.

- Definir el momento en que serán exigibles las nuevas obligaciones en materia de seguridad que deberán cumplir las concesionarias.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL¹

¹ A continuación, figura el enlace de cada una de las sesiones, transmitidas por TV Senado, que la Comisión dedicó al estudio del proyecto:

- 9 de mayo de 2023: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/seguridad-publica/comision-de-seguridad-publica/2023-05-09/092551.html>
- 17 de julio de 2023: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/seguridad-publica/comision-de-seguridad-publica/2023-07-17/105521.html>
- 8 de agosto de 2023: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/seguridad-publica/comision-de-seguridad-publica/2023-08-08/073048.html>
- 22 de agosto de 2023: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/seguridad-publica/comision-de-seguridad-publica/2023-08-21/155747.html>
- 10 de octubre de 2023: <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/seguridad-publica/>

A.- Presentación de los proyectos de ley por parte de los autores de las mociones, y debate preliminar en la Comisión.

Al iniciar el estudio del proyecto de ley en informe, **el Honorable Senador señor Flores** describió la moción de que es autor y desarrolló la argumentación descrita precedentemente en relación con el Boletín N° 15.253-09.

Al concluir su presentación, solicitó formalmente que la Comisión resuelva solicitar a la Sala que, por coincidir en sus propósitos y porque se cumplen los requisitos establecidos en la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional para proceder de esta forma, se refundan los boletines números 15.073-07 y 15.253-09. La Comisión acogió este planteamiento por la unanimidad de sus integrantes.

El Honorable Senador señor Ossandón hizo lo propio respecto de la moción de la cual él es autor, esto es, el boletín N° 15.073-07.

En su alocución recalcó la importancia de consagrar la obligación de las concesionarias de informar en tiempo real al Sistema Operativo (SISTOP) de Carabineros acerca de las irregularidades que detecten. Para este efecto, precisó, las cámaras de televigilancia de las autopistas deben estar conectadas con Carabineros, es decir, deben estar interoperando con la referida institución policial. Aseguró que durante el trabajo prelegislativo desarrollado en relación con esta moción, se informó profusamente sobre esta condición esencial a los diferentes actores concernidos por las nuevas normas propuestas.

El Honorable Senador señor Kast solicitó que se explicara detalladamente la forma concreta en que se materializa esta interoperación.

Al respecto, **el Honorable Senador señor Ossandón** precisó que este es el concepto clave del proyecto de ley y, en síntesis, consiste en

- comision-de-seguridad-publica/2023-10-10/081006.html
11 de diciembre de 2023:
- <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/seguridad-publica/comision-de-seguridad-publica/2023-12-11/145736.html>
12 de diciembre de 2023:
- <https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/seguridad-publica/comision-de-seguridad-publica/2023-12-12/154618.html>

operar en línea, es decir, instantáneamente, de modo que no existe un plazo que transcurre entre la comisión del ilícito y la comunicación al Ministerio Público y a las policías.

Por su parte, **la Honorable Senadora señora Vodanovic** manifestó que considera muy importante establecer estas obligaciones a las concesionarias, sobre todo considerando que las condiciones de funcionamiento han evolucionado notablemente desde cuando ellas empezaron a operar los principales problemas eran los cruces de animales en las carreteras o el lanzamiento de artefactos hacia las vías.

Estimó oportuno y adecuado que, frente a las nuevas circunstancias que presenta la vida social se recurra al uso de tecnologías para que las concesionarias las apliquen en su gestión y se hagan cargo de las actuales dificultades que se observan en las autopistas.

Agregó que, más allá de reunir información, ve con preocupación la capacidad de los servicios públicos de administrar en forma adecuada y con prontitud esta nueva información que recibirán. Se preguntó si el Ministerio Público, el Servicio de Registro Civil e Identificación y otras entidades tienen la voluntad y las capacidades para reaccionar eficientemente.

El Honorable Senador señor Ossandón señaló que lo sostenido por la Honorable Senadora señora Vodanovic es muy relevante y que, precisamente por ello, los conceptos de interagencialidad e interoperabilidad que se están usando en este proyecto y que se han consignado en la más reciente legislación del ámbito de la seguridad pública, como el proyecto que crea el Ministerio de Seguridad Pública, son clave. Aseguró que estas dos formas de trabajar por parte de las policías darán lugar a una ostensible mejora en los resultados del combate a la delincuencia y al crimen organizado.

B.- Exposiciones de los invitados y debate suscitado en la Comisión con ocasión de ellas.

A una sesión posterior concurrió **el Director General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez**, quien agradeció la invitación para dialogar y dar oportuna solución a temas tan acuciantes para la ciudadanía, en particular a un tipo de robo de vehículos que está ocurriendo en las autopistas, especialmente las urbanas.

El señor Sánchez inició su intervención relatando lo que el Ministerio de Obras Públicas ha hecho desde que se inició la comisión de esta mencionada clase de delito.

Coincidiendo con el énfasis que ha puesto el Honorable senador señor Flores respecto del involucramiento en estas acciones del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, recalcó que ello ha venido ocurriendo a través de la Subsecretaría de Prevención del Delito, de esa Secretaría de Estado.

Señaló que las acciones para reforzar la seguridad ciudadana en las autopistas se han organizado en un Plan de Acción liderado por la Subsecretaría de Prevención del Delito, el cual ha implicado un trabajo conjunto de los dos ministerios mencionados con Carabineros, la Policía de Investigaciones y las propias concesionarias, a través de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA).

Explicó que la cobertura de este plan cubre 27 comunas de la Región Metropolitana, y seis autopistas. La elaboración de este plan, precisó, se inició en agosto de 2022, y ha dado lugar a una inversión conjunta en autopistas urbanas por 1.400 millones, que se tradujeron en una cantidad importante de infraestructura. En concreto, fueron 107 nuevas cámaras o mejoramiento de cobertura y resolución; 31 nuevas señaléticas de monitoreo y fiscalización policial; 27 puntos de mejoramientos de luminarias; implementación de software radiocomunicación al interior de túneles; cierres perimetrales, limpieza y manejo de vegetación, y 33 puntos de fiscalización permanentes en autopistas interurbanas.

En un principio, se pensaba que el problema radicaba, básicamente, en el funcionamiento de las concesionarias. Sin embargo, prosiguió exponiendo, a través de esta Mesa de Trabajo se ha cambiado el foco de atención en el problema, toda vez que, del total de la vialidad estructurante de la ciudad de Santiago -que alcanza a aproximadamente 16 mil kilómetros de vías, solamente el 3% de ellas, es decir, 600 kilómetros de pista, corresponden a vías concesionadas.

Afirmó que estas vías concesionadas constituyen el espacio via más televigilado de la ciudad. Por esta razón, agregó, a partir de la información que entregan los puntos de control, las cámaras y esos espacios televigilados, se contribuye sustantivamente a la investigación de estos delitos. Puso en relieve que los centros de control a que alude son de propiedad del Estado, si bien fueron construidos por las concesionarias. Por lo anterior, en la mayor parte ellos, hay presencia policial permanente.

Luego, describió las siguientes cinco acciones fundamentales que han surgido de este especial esfuerzo de la mesa de trabajo referida: nuevo protocolo de emergencias por congestión vial; nuevo procedimiento de atención a víctimas; nuevo modelo de prevención de desastres viales; mejoras en el monitoreo y respuesta de inspectores fiscales y plan de contingencia para fines de semana largos.

Enseguida, se refirió más directamente a las proposiciones contenidas en cada una de las mociones en discusión.

En cuanto al boletín N° 15.073-07, resumió que él obliga a las concesionarias a instalar a su costa, cámaras de televigilancia en cada pórtico o central de peajes con capacidad para detectar y alertar oportunamente a los vehículos con orden de encargo, patentes alteradas o en aras de informar eventuales delitos o cualquier infracción de tránsito, la cual deberá ser entregada en tiempo real e interoperando con el Ministerio Público y Carabineros de Chile; aumenta las penas para delitos de robo de vehículos motorizados por sorpresa y las agrava cuando hay presencia de menores de edad.

En relación con esta propuesta, aseguró que la infraestructura existe para interoperar y, en cuanto a la flagrancia, Carabineros podría contar oportunamente con la información para actuar de manera efectiva. Destacó que estas propuestas constituyen una oportunidad para regular el traspaso de información obtenida en las autopistas. Asimismo, opinó que, sobre la capacidad para cumplir el objetivo de la ley, la tecnología existe y, por lo mismo, valoró la colaboración en materia de seguridad pública.

Acerca de las compensaciones por modificaciones legales manifestó que era importante distinguir entre la seguridad vial -que está prevista y regulada en la Ley de Concesiones- de la seguridad pública, que es un fenómeno de naturaleza diferente.

Respecto del boletín N° 15.253-09, indicó que él busca establecer una obligación para los concesionarios de: (i) 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; y (ii) tomar pólizas de seguro que cubran la responsabilidad civil por daños a terceros y los riesgos catastróficos que puedan ocurrir durante el periodo de concesión. Adicionalmente, establece expresamente la aplicación de la ley N° 19.496.

Sobre las propuestas de esta moción, aclaró que las concesionarias tienen las obligaciones de conservación de las autopistas, y de asegurar la continuidad en la prestación del servicio. Esto implica, dijo, que desde el punto de vista de la ley, las concesionarias deben adoptar todas las prevenciones de seguridad vial, seguridad y asistencia previstas en los contratos, incluidos los seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y riesgos catastróficos.

En relación con la aplicación de la ley N° 19.496 en este ámbito, sostuvo que la naturaleza del consumo versus la naturaleza jurídica del cobro al usuario son distintas y, en este sentido, existen pronunciamientos de la Contraloría General de la República y de los Tribunales de Justicia, que precisan, respecto de las obras públicas, que el usuario de éstas no es un consumidor, y, por tanto, el peaje es un tributo que pagan los usuarios para costear la provisión de esta infraestructura.

Por lo anterior, aseveró que en este debate debe tenerse en cuenta un criterio de especialidad consistente en que la ley de Concesiones de Obras Públicas genera un estatuto especial y de derecho público.

Por último, afirmó que las modificaciones legales propuestas en el orden de las compensaciones por razones de seguridad pública encarecerían enormemente los contratos de concesiones.

A continuación, **el abogado de la Dirección General de Concesiones, señor Pablo Muñoz**, solicitó hacer uso de la palabra para hacer presente, en relación con el texto propuesto por las mociones en debate, que si bien la tecnología para interoperar existe, y por lo tanto podría establecerse rápidamente una vinculación entre los centros de control de las autopistas con carabineros de Chile, hay temas normativos que dificultan la aprobación de las propuestas legislativas en análisis, como son la autorización judicial necesaria para traspasar la información recogida en las carreteras; el respecto al principio de que solamente el Ministerio Público puede iniciar investigaciones por la comisión de delitos y la improcedencia de la aplicación de la Ley del Consumidor al contrato de concesión de obra pública.

C.-Votación en general

En sesión del 8 de mayo de 2023, el Presidente de la Comisión, Senador señor Kast, puso **en votación en general el proyecto de ley, siendo aprobado por la unanimidad de los integrantes de la Comisión,**

Senadora señora Vodanovic y Senadores señores Flores, Kast, Kusanovic y Ossandón.

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

BOLETÍN N° 15.073-07

ARTÍCULO 1°

El texto de este precepto es el siguiente:

“Artículo 1°: Introdúzcase la siguiente modificación en el Decreto 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:

Incorpórese un nuevo artículo 11 bis, con el siguiente tenor:

“Las concesionarias de obras públicas de mantención, conservación, mantenimiento, operación y explotación de carreteras y autopistas urbanas deberán instalar a su costa, cámaras de televigilancia en cada pórtico o central de peajes con capacidad para detectar y alertar oportunamente a los vehículos con orden de encargo, patentes alteradas o en aras de informar eventuales delitos o cualquier infracción de tránsito, la cual deberá ser entregada en tiempo real e interoperando con el Ministerio Público y Carabineros de Chile.

Tratándose de faltas o infracciones de tránsito la concesionaria deberá, además, informar y entregar los registros a la Municipalidad en donde se haya cometido la infracción.”.

A este artículo se presentaron las Indicaciones **A-1** y **A-2**:

La Indicación **A-1.-** de la **Honorable Senadora señora Vodanovic**, es para reemplazar el artículo 1° por el siguiente:

“Artículo 1°: Introdúzcase la siguiente modificación en el Decreto 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:

Incorpórese un nuevo artículo 11 bis, con el siguiente tenor:

Artículo 11 bis. Las concesionarias de obras viales que reciban ingresos por cobro de tarifas o peajes deberán instalar y mantener a su costa cámaras de televigilancia en cada pórtico o central de peajes con capacidad para detectar la placa patente o la ausencia de la misma en un vehículo, la marca, modelo y color de los que transiten por dichas obras y alertar de eventuales delitos, faltas e infracciones de tránsito que se cometan dentro del sector concesionado. Esta información deberá ser entregada de forma automatizada y en tiempo real a Carabineros de Chile, a la Policía de Investigaciones y a la Dirección de Seguridad de la Municipalidad en que se encuentre emplazada la respectiva cámara.

Un Reglamento firmado por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública y por el de Obras Públicas establecerá, al menos, las condiciones técnicas y requerimientos de las cámaras de televigilancia señaladas en el inciso anterior y los formatos, sistemas informáticos y medidas de resguardo de datos personales a que se refiere el mismo. En todo caso, la información entregada por las concesionarias deberá ser eliminada de las bases de datos de los organismos públicos señalados en el inciso precedente al cabo de seis meses de recibida, con excepción de los datos individualizados que formen parte de una investigación penal.”

La Indicación **A-2** del **Honorable Senador señor Flores**, propone reemplazar el artículo 1° por el siguiente:

“Artículo 1°.- Incorpórese, entre el artículo 10 y el artículo 11, un nuevo artículo 11 bis, con el siguiente tenor:

Artículo 11 bis.- Las concesionarias de obras viales deberán instalar y mantener, a su costa, cámaras y dispositivos de televigilancia en cada pórtico o central de peajes y en los demás lugares que dispongan las respectivas Bases de Licitación. Lo anterior con capacidad para detectar y alertar, oportunamente y en tiempo real, a los vehículos que circulen, dentro del área concesionada, con orden de encargo judicial, sin placa patente o con esta alterada o adulterada. Asimismo, los dispositivos deberán poder identificar marca, modelo y color del vehículo, alertando de eventuales delitos o infracciones de tránsito en que hayan participado o que cometan dichos vehículos, según corresponda.

La información que generen las cámaras de televigilancia, deberán ser interoperables con los medios tecnológicos que dispongan el Ministerio Público, el Servicio de Registro Civil e Identificación, el Servicio Nacional de Aduanas, Carabineros de Chile, Policía de Investigaciones y las

respectivas Direcciones de Seguridad Pública de las municipalidades en cuyas comunas se encuentre el área concesionada.

En caso de constatarse alguna infracción a disposiciones legales sobre tránsito, el concesionario deberá, además, informar y remitir los registros al Tribunal competente.

Las exigencias tecnológicas de las cámaras y dispositivos de televigilancia serán determinados en las respectivas Bases de Licitación.“.

Artículo 11 bis propuesto

Al artículo 11 bis propuesto por el artículo 1°, se presentó la Indicación **A-3** del **Honorable Senador señor Ossandón**, para intercalar un inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero, del siguiente tenor:

“La información proporcionada por las concesionarias deberá estar a disposición de Carabineros de Chile quienes, en los términos del artículo 5 de la ley 18.575 sobre Bases Generales de la Administración, y en coordinación con el Servicio Nacional de Registro Civil y la Unidad de Control de Tránsito respectiva, integraran la información para la producción de la alerta sobre el incidente cuando corresponda.”.

ARTÍCULO 2°

El texto de esta disposición es el siguiente:

“Artículo 2°: Modifíquese el Código Penal en los términos que se indica:

a) Sustitúyase en el inciso final del artículo 436 la expresión “presidio menor en su grado máximo” por “presidio mayor en su grado mínimo”

b) incorpórese un nuevo artículo 436 bis cual señale “ Con todo, cuando en la comisión del delito señalado en el inciso final del artículo anterior se encuentren uno o más menores de edad al interior del vehículo motorizado a que hace referencia, se impondrá la pena de presidio mayor en su grado medio”

c) Sustitúyase en el inciso segundo del artículo 443 la expresión presidio “menor en su grado máximo” por “presidio mayor en su grado mínimo”.”.

A este artículo se presentaron las Indicaciones **A-4, A-5 y A-6.**

Letra a)

A la letra a) del artículo 2° se presentó la Indicación **A-4** del **Honorable Senador señor Ossandón**, para suprimirla.

Letra b)

Al literal b) del artículo 2° se presentó la Indicación **A-5** del **Honorable Senador señor Ossandón**, para reemplazarlo por una del siguiente tenor:

“b) Incorpórese un nuevo artículo 436 bis nuevo, del siguiente tenor:

Art. 436 bis.- Con todo, cuando en la comisión del delito señalado en el inciso final del artículo anterior se encuentren uno o más menores de edad al interior del vehículo motorizado a que hace referencia, se impondrá la pena de presidio mayor en su grado mínimo a máximo.”.

Letra c)

A este literal, se presentó la Indicación **A-6** del **Honorable Senador señor Ossandón**, para eliminarlo.

ARTÍCULO 3°

El texto de esta disposición es el siguiente:

“Artículo 3°: Modifíquese en el inciso segundo del artículo 1° de la ley 18.216 que establece las penas que indica como sustitutivas a las penas privativas o restrictivas de libertad intercalando entre las expresiones “391” y “del Código Penal”, los siguientes, “436 inciso final, 436 bis y 443 inciso segundo”.”.

A este artículo 3° se presentó la **Indicación A-7** del **Honorable Senador señor Ossandón**, para suprimirlo.

Nuevo artículo transitorio

La Indicación **A-8** del **Honorable Senador señor Flores**, agrega el siguiente nuevo artículo transitorio:

“Artículo Transitorio.- Los contratos de concesión de obras viales vigentes a la fecha de publicación de esta ley, deberán ser modificados dentro de los dos años siguientes a dicha fecha, con el fin de adecuarlos para dar eficaz cumplimiento a las disposiciones de la presente iniciativa legal.

La norma anterior regirá también en aquellos casos en los cuales, a la fecha de publicación de la presente ley, existan llamados a pre calificación o a licitación publicados. En dichos casos, el plazo de dos años indicado en el inciso precedente se contará a partir de la publicación del respectivo decreto de adjudicación.”.

En relación con este Boletín N° 15.073-07 y sus indicaciones, cabe consignar que, en atención a las distintas consideraciones expuestas durante el debate habido en general y demás antecedentes tenidos en cuenta durante el estudio de esta materia, **la Comisión consideró que resultaba más ajustado a las finalidades buscadas por la Comisión, desarrollar el debate en particular siguiendo el análisis de las indicaciones formuladas al boletín 15.253-09, que se consignan más adelante.**

El criterio anterior la Comisión lo sostuvo en la convicción de que, tratándose de los objetivos que persiguen las mociones, el esfuerzo legislativo debe centrarse en lograr la colaboración de las empresas que explotan las vías concesionadas con las autoridades que tiene a su cargo el cuidado del orden público y la mantención de la seguridad pública, antes que enfatizar normas punitivas.

Recalcó que esta colaboración debe traducirse, fundamentalmente, en la transmisión de información desde las concesionarias hacia el Ministerio Público y las policías, y que esta transmisión sea en tiempo real e interoperando con las mencionadas entidades.

Por lo expuesto en el párrafo anterior, la Comisión valoró especialmente el artículo 11 bis, nuevo, que el boletín 15.073-07 propone introducir al Decreto con Fuerza de Ley N°164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, ley de Concesiones de Obras Públicas.

En relación con esta propuesta y las indicaciones presentadas a su respecto, **la Comisión resolvió incorporar al boletín N° 15.253-09 una enmienda consistente en agregar un artículo 44, nuevo, a la Ley de**

Concesiones de Obras Públicas, que recoja las ideas planteadas en estas redacciones, si bien con una formulación diferente, según se explica más adelante.

Este acuerdo fue adoptado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señora Vodanovic y señores Flores, Kast, Kusanovic y Ossandón.

A raíz del acuerdo precedente, los autores de las indicaciones presentadas a este boletín N° 15.073 procedieron a retirarlas.

BOLETÍN N° 15.253-09

ARTÍCULO ÚNICO

El texto de esta disposición es el siguiente:

"Artículo único. Para modificar el decreto 900 que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, DE 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en el siguiente sentido:

1. Agregase un nuevo literal b) en el numeral 2 del artículo 23, pasando el actual literal b) a ser c) del siguiente tenor:

"b) 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.

Sin perjuicio de su responsabilidad contractual, en caso de que los usuarios sufran daños por incumplimiento de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia establecidas en el párrafo precedente, el concesionario responderá de conformidad con el artículo 35, ya sea por falta de medidas, retardo en su adopción, o mal funcionamiento."

2. Agregase nuevos incisos segundo, tercero y cuarto al artículo 23, del siguiente tenor:

"El concesionario deberá tomar pólizas de seguro que cubran la responsabilidad civil por daños a terceros y los riesgos catastróficos que puedan ocurrir durante el periodo de concesión.

Deberá tomar pólizas especiales para cubrir los daños sufridos por los usuarios por incumplimiento de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia. Estas deberán ser entregadas junto con la contratación del servicio, dentro de información básica comercial, y publicadas en el sitio web de cada concesionaria.

El reglamento establecerá un procedimiento expedito para el cobro de la póliza de seguro que garantice el pago de los daños en un plazo no superior a 30 días.

Sin perjuicio de lo anterior, es aplicable a estos casos, el DFL 3 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 19.496, que establece normas sobre protección de los derechos de los consumidores."

3. Para reemplazar en el artículo 35, la frase "o de la explotación de la misma" por ", de la explotación de la misma o que sean consecuencia del incumplimiento de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad o asistencia en la obra o en el desplazamiento de los usuarios por las autopistas".

A este artículo único se presentaron las indicaciones B-1, B-2, B-2A, B-2B, B-3, B-3A, B-3B, B-4 y B-4A.

Nuevo número

La Indicación **B-1** de la **Honorable Senadora señora Vodanovic**, agrega el siguiente nuevo numeral 1):

"1) Intercálase, entre los artículos 21 y 22, el siguiente nuevo artículo 21 Bis:

Artículo 21 bis.- El concesionario deberá tomar pólizas de seguro que cubran la responsabilidad civil por daños a terceros y los riesgos catastróficos que puedan ocurrir durante el periodo de concesión. Las sumas percibidas producto de los seguros por catástrofes serán destinadas a la reconstrucción de la obra, salvo que las partes acuerden destinarlas a otros fines u obras propias del contrato de concesión.

Las bases de licitación determinarán los plazos, forma, condiciones, modalidades y las demás cláusulas que deberán contener dichas pólizas, así como el procedimiento de aprobación de éstas.

Dichas bases podrán exigir otro tipo de pólizas de seguro.

Con todo, el concesionario, durante la fase de explotación, deberá tomar pólizas de seguro especiales para cubrir los daños sufridos por los usuarios por incumplimiento de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia; según determinan las respectivas Bases de Licitación. Los antecedentes generales de estas pólizas, así como el procedimiento de denuncia de siniestros por parte de usuarios, deberán publicarse en el sitio electrónico o página web del concesionario.

Los procedimientos destinados a indemnizar el daño que sufre el asegurado, deberán procurar el pago expedito, por parte del concesionario o del asegurador, prefiriendo siempre el procedimiento de pago efectivo más eficaz para el usuario.

Sin perjuicio de lo anterior, es aplicable a estos casos, el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de 2019, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 19.496, que Establece Normas sobre Protección de los Derechos de los Consumidores.”.

Número 1

A este numeral se presentó la Indicación **B-2** de la **Honorable Senadora señora Vodanovic**, para reemplazarlo por el siguiente:

“2) Modifícase el artículo 23 en el siguiente sentido:

Agrégase el siguiente nuevo numeral 3), a continuación del numeral “2)”:

“3.- En materia de seguridad, el concesionario proporcionará el servicio en condiciones óptimas para los usuarios, previniendo riesgos de diverso tipo y adoptando todas las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia necesarias para el resguardo de la integridad física de aquellos y de los bienes.

En caso de que los usuarios sufran daños por incumplimiento de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia establecidas en el párrafo precedente, el concesionario responderá de conformidad con el artículo 35, ya sea por falta de medidas, retardo en su adopción, o mal funcionamiento.

Las respectivas Bases de Licitación definirán el alcance específico de las obligaciones que existan en materia de seguridad, por parte del concesionario.”.

Nuevo número

La Indicación **B-2A** del **Honorable Senador señor Flores**, añade el siguiente numeral nuevo:

“2) Intercálase, entre los artículos 21 y 22, el siguiente nuevo artículo 21 bis:

“Artículo 21 bis.- El concesionario de obras viales, durante la fase de explotación, deberá tomar pólizas de seguro especiales para cubrir los daños sufridos por los usuarios y bienes utilizados por éstos en el área concesionada, por incumplimiento de las obligaciones legales y reglamentarias de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia; y de las condiciones que determinen las respectivas Bases de Licitación. Los antecedentes generales de estas pólizas, así como el procedimiento de denuncia de siniestros por parte de usuarios, deberán publicarse en el sitio electrónico o página web del concesionario.

Los procedimientos destinados a indemnizar el daño que sufre el asegurado, deberán procurar el pago expedito, por parte del concesionario o del asegurador, prefiriendo siempre el procedimiento de pago efectivo más eficaz para el usuario.

Sin perjuicio de lo anterior, es aplicable a estos casos, el Decreto con Fuerza de Ley N° 3, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, de 2019, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 19.496, que Establece Normas sobre Protección de los Derechos de los Consumidores.”.

En relación con estas indicaciones B-1, B-2 y B2A, se produjo el siguiente debate:

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones de Obras Públicas, señor Sebastián García, explicó que establecer la obligación para las concesionarias de tomar una nueva póliza de seguro implica la destinación de un tributo, como es, en este caso, el peaje. En estos supuestos, e invocando el artículo 65 inciso tercero de la Constitución Política de la República, en relación con el artículo 63 número 10 del mismo

cuerpo normativo, consideró que dicha propuesta correspondería a materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

En cuanto a la admisibilidad de las mociones, **el Presidente de la Comisión** pidió dejar constancia de su opinión en el sentido de que consideraba que las mociones parlamentarias en debate que imponen a las concesionarias de obras viales obligaciones en materia de seguridad de los usuarios de autopistas son admisibles, toda vez que no invaden las materias que son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República conforme a los artículos 65 y, especialmente, 63, número 10 de la Constitución Política de la República.

Precisó que, en el caso de aquellas materias del numeral 10 del art. 63 del Código Político, esto es, "Las que fijen las normas sobre enajenación de bienes del Estado o de las municipalidades y sobre su arrendamiento o concesión", hay que tener presente que la disposición no se refiere a las concesiones de servicios eléctricos, sanitarios, de telecomunicaciones o de obras públicas, entre otras, sino que a la concesión que trata el decreto ley N° 1.939, que fija normas sobre adquisición, administración y disposición de bienes del Estado.

En efecto, aseguró que la palabra concesión es un concepto polisémico, es decir, que la expresión lingüística "concesión" tiene una pluralidad de significados, al menos dos en el ámbito del Derecho Público. Por un lado, es el "acto administrativo público por medio del cual el Estado, llamado concedente, faculta al particular, llamado concesionario, para que administre y explote en su provecho, en forma regular y continua, pero por un tiempo determinado, bienes del dominio público (obras públicas) o servicios públicos, en vista de satisfacer un interés colectivo, mediante una ley preconcebida y un contrato formulado entre las partes" (Meléndez, 1964; citado en "Diccionario constitucional chileno", de Gonzalo García Pino y otros, pgs. 146-147). Este es el caso, dijo, de las concesiones de que tratan las mociones en actual debate en esta Comisión de Seguridad Pública del Senado.

Por otro lado, la palabra concesión también se refiere a las "concesiones de bienes fiscales", esto es, como un modo de administrar bienes el Estado. Las concesiones de bienes fiscales consisten en el "otorgamiento por parte de la autoridad (Ministerios de Bienes Nacionales) de un derecho especial de uso, con un fin preestablecido y en las condiciones que en cada caso se determinen" (Bermúdez, "Derecho Administrativo General", pág. 581). Estas concesiones son por regla general a título oneroso, recaen sobre inmuebles fiscales, y no se busca satisfacer un interés

colectivo, como en las concesiones administrativas. Estas concesiones de bienes fiscales tienen un parecido casi idéntico en el ámbito del derecho privado con el contrato innominado de concesión, por el cual una compañía o una industria entrega a una empresa de comida el uso del casino institucional para que venda a precio conveniente los alimentos a sus trabajadores.

Reiteró que el artículo 63, numeral 10, de la Carta Fundamental se refiere, en consecuencia, a las normas para administrar y enajenar los bienes del Estado, también denominados bienes fiscales. De acuerdo al decreto ley N° 1.939, el Fisco puede administrar sus bienes propios bajo cuatro modalidades: destinación, concesión, afectaciones y arrendamiento de bienes fiscales. A su vez, la enajenación o disposición de bienes fiscales puede ser por venta (directa, remate o licitación) o por transferencia gratuita, en casos muy acotados. De esta manera, una moción parlamentaria que busque alterar el régimen normativo de esta atribución de Fisco es inadmisibles por invadir las materias de iniciativa exclusiva del Primer Mandatario.

Mientras las primeras son "concesiones administrativas" (de servicio público en el caso de las concesiones de obras públicas), las segundas son "concesiones de bienes fiscales", como términos normativos. Insistió en que las mociones en análisis -que persiguen hacer frente a las "encerronas" en las carreteras- tratan del régimen jurídico aplicables a las concesiones administrativas de obras públicas, en este caso obras viales, no a las concesiones de bienes fiscales o de bienes municipales (art. 63 N° 10 CPR).

Agregó que las materias de iniciativa exclusiva son normas de derecho estricto, una excepción al principio de concurrencia de los dos poderes de Estado a la formación de las leyes. Por tanto, sus términos y alcances deben interpretarse restrictivamente. Recordó que así lo ha sostenido reiteradamente el Tribunal Constitucional.

Por último, indicó que una cuestión distinta que se puede plantear en el debate de fondo es si la moción parlamentaria resulta o no discriminatoria, en el sentido que la obligación se impone exclusivamente a las concesionarias de autopistas y a no a otras industrias que podrían estar en una situación análoga (empresas eléctricas o sanitarias, por ejemplo). Además, siempre se puede invocar que la disposición compromete el derecho de propiedad de las concesionarias de autopistas. Pero estas alegaciones son de fondo, en ningún caso pertinentes para un análisis de admisibilidad formal.

Retomando el debate sobre los contenidos concretos de las mociones en análisis, la **Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, señora Patricia Vásquez**, recordó que las bases de licitación de los contratos de concesión ya imponen a las concesionarias contar con dos seguros. Consideró que agregar un tercer tipo de seguro no necesariamente logra el objetivo que persigue la iniciativa y, además, implicaría un costo adicional para el Ministerio de Obras Públicas pues, de acuerdo con la norma transitoria propuesta, esta obligación debe incorporarse a los contratos vigentes, lo que importaría la celebración de convenios ad-referéndum.

El **Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones de Obras Públicas, señor Sebastián García**, hizo presente el compromiso del Ejecutivo con la implementación de medidas de seguridad en autopistas, en el entendido de que la demanda de la sociedad por mayor seguridad es muy importante. Al respecto se refirió a la reciente inauguración de una comisaría de carreteras y a la instalación de cámaras. Aludió, asimismo, a la glosa 6 de la Dirección General de Concesiones en la Ley de presupuestos para el año 2024, que permitirá a esta entidad contratar, mediante un procedimiento muy simplificado, obras como pasarelas, normalización de sitios eriazos y otras, en la línea de atender los requerimientos de seguridad que la ciudadanía exige.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kast**, expresó preocupación por la implementación de la norma propuesta en los contratos vigentes pues, en definitiva, irrogará gastos al Ministerio de Obras Públicas.

El **Honorable Senador señor Flores** reconoció virtudes y defectos del sistema de concesiones. En ese sentido, hizo presente que las concesiones vigentes son de muy largo plazo -restándole a algunas más de veinte años de vigor- por lo que es urgente que las modificaciones y decisiones en las materias en debate se acuerden a la brevedad. Luego, opinó que la iniciativa es una oportunidad de acoger reclamos de la ciudadanía en cuanto a la calidad del servicio que prestan las concesionarias.

La **Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, señora Patricia Vásquez**, señaló que en los actuales contratos de concesión hay mecanismos de coparticipación en los ingresos, de modo tal que el Estado recibe directamente parte de los pagos por concepto de peaje que recaudan las concesionarias. Añadió que

estos contratos también se verían afectados por la norma transitoria propuesta.

Por otra parte, destacó que una virtud del sistema de concesiones nacional es la certeza que ofrece a los inversionistas. Aseveró que una de las reglas estables que favorecen dicha certeza es admitir e indemnizar las modificaciones que se incorporen a los contratos con posterioridad a su suscripción.

El Honorable Senador señor Kusanovic expresó preocupación por los efectos nocivos que podría generar la modificación de los contratos. Por otra parte, comentó que el país debe modernizar su regulación en materia de seguros y, en esta línea, propuso como ejemplo establecer la imposición de un seguro universal automotriz que se haga cargo de los accidentes de tránsito.

En una sesión posterior, se escuchó las opiniones de los representantes del Ejecutivo en relación con las indicaciones que, por una parte, proponen la contratación por parte de las concesionarias de seguros para hacer frente a delitos de que sean víctimas los usuarios de autopistas mientras transitan por ellas y, por otro lado, plantean una disposición transitoria para regular la entrada en vigencia de las eventuales nuevas obligaciones que se impondrían a las empresas concesionarias.

Sobre este asunto, **el Presidente de la Comisión** recordó que la Comisión había dejado pendiente pronunciarse acerca de las indicaciones respecto de las cuales puede estimarse que implican gastos, como la contratación de seguros y las normas transitorias que impongan nuevos deberes a concesionarias que están operando concesiones contratadas hace ya algún tiempo.

Hizo notar que, por la aludida razón, se decidió efectuar el análisis de dichas proposiciones en presencia de autoridades del ministerio de Obras Públicas. Por ello, ofreció el uso de la palabra al **Director General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez**.

La mencionada autoridad efectuó una exposición en términos generales referida a la agenda actual en materia de seguridad y eficiencia en las obras públicas concesionadas, destacando la flexibilidad del sistema de concesiones para responder a las demandas ciudadanas.

El **Honorable Senador señor Flores** hizo notar, en primer lugar, que las obras de infraestructura policial e instalación de cámaras de televigilancia que ha mencionado el Director de Concesiones se han hecho mediante modificaciones a concesiones vigentes, lo que demuestra que ello es perfectamente posible.

Por otra parte, aclaró que las pólizas de seguro que se contemplan actualmente no cubren actos de violencia o delincuencia, siendo este un punto de su interés en la iniciativa. En la misma línea, hizo hincapié en que los estándares de los servicios que prestan actualmente las concesionarias deben elevarse a la brevedad, en lugar de esperar al término de las concesiones actualmente vigentes, pues esto significaría una demora de, en algunos casos, veinte años. Concluyó que no descarta la posibilidad de que el Estado deba concurrir con los recursos necesarios para implementar estas mejoras respecto de las condiciones fijadas en los contratos vigentes.

En definitiva, concluyó que los planteamientos del Ejecutivo no plantean una alternativa efectiva a la imposición de una nueva póliza especial que cubra actos de violencia o delincuencia contra los usuarios de las obras concesionadas, y debilitan el contenido inicial del proyecto de ley y de lo aprobado por la Comisión. Adelantó que perseverará en la imposición de contratar una póliza especial, y en el artículo transitorio que implica la modificación de las concesiones vigentes.

Luego reiteró que el seguro propuesto por esta moción va más allá del seguro catastrófico que hoy día existe. Precisó que el seguro contratado por las concesionarias hoy día, como es catastrófico, opera solamente cuando la obra vial tiene algún tipo de inconveniente que pueda dañar a terceros, como la caída de un puente o una pasarela, pero no cubre comportamientos de terceros que causen daño a los usuarios mientras transitan por la vía concesionada. Por lo tanto, explicó, la propuesta apunta a vicisitudes ocurridas durante el uso la infraestructura concesionada.

Añadió que la norma agrega la posibilidad de que se aplique la Ley del Consumidor, lo que ha sido una larga aspiración muy discutida, por cuanto ciertos actores en este ámbito afirman que el usuario no celebra un contrato directo con la concesionaria, sino que cuando se compra un TAG simplemente se estaría asumiendo una obligación de pago del correspondiente peaje.

En relación con estos temas, el mencionado **Jefe de Gabinete, señor Sebastián García**, recordó que la Dirección de Concesiones ha

sostenido que la aplicación de la Ley de Consumidor no procede en el ámbito de las concesiones porque ese ordenamiento se refiere a contratos de naturaleza distinta al del contrato de concesión, y no debe confundirse con el contrato vinculado al TAG, que son cosas diferentes. También insistió en que estas dos medidas pueden generar o irrogar gastos.

El abogado de la Dirección de Concesiones, señor Pablo Muñoz, también expresó preocupación por los efectos que pudieran derivarse de estas normas propuestas sobre un nuevo seguro y la aplicación de la Ley del Consumidor en las concesiones.

Sostuvo que en esto hay un error de concepto, porque lo que existe en la concesión es un mecanismo de inversión de obra pública fiscal, y no una relación de consumo entre un usuario y un privado; el contrato de concesión, acotó, se suscribe entre el Fisco de Chile y una sociedad concesionaria, y no hay relación comercial entre los usuarios de las autopistas.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kast, reiteró que aquellas propuestas que irrogan gastos deben ser patrocinadas por el Ejecutivo, y el Gobierno será responsable en caso de no hacerlo.

En respuesta a lo dicho por el Honorable Senador señor Flores, el **Director General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez**, recordó la siguiente glosa aprobada en la partida correspondiente a la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, en la discusión de la Ley de Presupuesto de Ingresos y Gastos del Sector Público para el año 2024:

“Las modificaciones de contratos vigentes en operación, que aprueben modificaciones de obras para resguardar la seguridad pública, tales como provisión e instalación de cámaras de seguridad, software, iluminación, seguridad para peatones y/o recuperación de sitios adyacentes que se han constituido en foco de delincuencia, entre otras de igual naturaleza, podrán ser contratadas mediante resolución de urgencia, con la sola aprobación previa de la Dirección de Presupuestos. Las obras de seguridad pública, asociadas a este programa serán informadas trimestralmente a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos.”.

Señaló que, en efecto, los contratos se pueden modificar en atención a las exigencias ciudadanas. Añadió que esta glosa permite abordar de forma expedita las necesidades que se presenten respecto a obras concesionadas en materia de seguridad pública.

Por último, hizo presente que en las segundas licitaciones de las autopistas concesionadas se cambió la lógica de los contratos del año 1990, estableciendo plazos variables, es decir, que una vez se ha pagado la obra y los costos asociados a operación, mantenimiento, y al adelanto en la inversión por parte del Fisco, la concesión se extingue. Añadió que esta modalidad se inició en el segundo gobierno de la Presidenta de la República señora Bachelet, y se ha mantenido hasta ahora.

El Honorable Senador señor Flores explicó que el fundamento de imponer la contratación de una nueva póliza de seguros es evitar que los usuarios de autopistas que se han visto afectados por situaciones delictuales, sin actuar culposa o negligentemente, deban incurrir en gastos asociados a largos juicios para determinar las responsabilidades correspondientes y obtener reparación. Añadió que la referida póliza no cubriría daños a todo evento, sino que operaría solo en los casos en que no se hayan adoptado las medidas de seguridad pertinentes.

La Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, señora Patricia Vásquez, comentó que la propuesta de redacción del Ejecutivo incorpora el deber de las concesionarias de adoptar las medidas de protección y seguridad interior de las obras como una obligación en la fase de explotación, por lo que entran en la cobertura de las pólizas de responsabilidad civil propias de dicha fase.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kast, consideró que el debate acerca de la necesidad de seguros generales excede el objeto de la iniciativa en informe. Luego, aclaró que la propuesta del Ejecutivo mantiene el elemento de interoperatividad en el intercambio de información con las entidades de persecución del delito y, además, hay ciertos avances en materia de seguros y responsabilidad civil.

El Honorable Senador señor Flores preguntó a la señora Patricia Vásquez acerca de la forma en que operarían los seguros en el orden de ideas que describió. En específico, consultó si requerirían previamente el impulso de una instancia judicial por parte del usuario afectado.

La Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, señora Patricia Vásquez, explicó que como nuestro ordenamiento sigue un régimen de responsabilidad subjetiva, para que los seguros operen debe verificarse la responsabilidad de la concesionaria en el incumplimiento de su obligación de adoptar medidas de protección y seguridad interior. En definitiva, el usuario afectado debe

denunciar lo ocurrido ante la concesionaria, y la aseguradora considerará si se verifica el incumplimiento de la obligación antedicha por parte de la sociedad concesionaria. En caso de que estime que no hay incumplimiento, el usuario afectado debe promover la demanda civil respectiva, con tal de que los tribunales se pronuncien acerca de la responsabilidad de la concesionaria en el cumplimiento de sus obligaciones.

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones de Obras Públicas, señor Sebastián García, precisó que añadir las obligaciones en materia de seguridad a las de explotación de la obra, obliga no solo a las concesionarias, sino que impone al Ministerio de Obras Públicas incorporarlas y desarrollarlas en las bases de licitación.

El Honorable Senador señor Castro Prieto consideró que los delitos no se deberían relacionar con los seguros que contratan las sociedades concesionarias, pues son fenómenos que ocurren entre particulares.

El Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kast, aclaró que la iniciativa vincula los seguros al deber de las concesionarias de contar con medidas preventivas y un plan de seguridad. De tal manera que si un evento va más allá de lo que razonablemente se pueda asociar a la responsabilidad de la concesionaria, queda fuera del ámbito del proyecto de ley.

El Honorable Senador señor Flores afirmó que si el Ejecutivo no patrocina el nuevo estándar que se propone, se deja al usuario afectado en la necesidad de iniciar un proceso judicial para obtener reparación. Comentó que, en nuestro país, el poder de algunas empresas concesionarias es de tal magnitud que deja a los ciudadanos en absoluta indefensión. Consideró que el proyecto de ley es un avance en la materia, sin embargo, es extremadamente modesto con las grandes empresas.

En definitiva, la Honorable Senadora señora Vodanovic retiró su indicación B-2.

Puesta en votación, la indicación B-2A fue considerada incompatible con el acuerdo adoptado por la Comisión respecto de la indicación que incorpora un nuevo artículo 44 a la Ley de Concesiones.

A este número se presentó la Indicación **B-2B** de los **Honorables Senadores señores Flores, Insulza, Kast y Ossandón**, para sustituirlo por el siguiente:

“3) Modifícase el artículo 23 en el siguiente sentido:

a) Agrégase el siguiente nuevo numeral 3), a continuación del numeral “2)”:

“3.- En materia de seguridad, el concesionario proporcionará el servicio en condiciones óptimas para los usuarios, previniendo riesgos de diverso tipo y adoptando todas las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia necesarias para el resguardo de la integridad física de aquellos y de los bienes, en la forma prevista por la ley.

En caso de que los usuarios sufran daños por incumplimiento de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia establecidas en el párrafo precedente, el concesionario responderá por falta de medidas, retardo en su adopción o mal funcionamiento.”.

El **Honorable Senador señor Flores** solicitó que se explique el régimen de sanciones al que hace alusión esta proposición.

La **Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, señora Patricia Vásquez**, especificó que las bases de licitación establecen multas en Unidades Tributarias Mensuales por las infracciones de las concesionarias. Dichas multas son proporcionales a la gravedad de la infracción, y son fijadas por el Ministerio de Obras Públicas.

Puesta en votación, esta indicación fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Flores, Insulza (en reemplazo de la Honorable Senadora señora Vodanovic), Kast y Ossandón.

Número 3

Sobre este numeral recayeron las Indicaciones **B-3** y **B-3A**:

La Indicación **B-3** de la **Honorable Senadora señora Vodanovic**, lo reemplaza por el siguiente:

“3.- Agrégase el siguiente nuevo inciso segundo al artículo 35:

“En el caso de daños a terceros, durante la fase de explotación, que sean consecuencia del incumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad o asistencia; se estará a lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 23.”.

La Indicación **B-3A** de los **Honorables Senadores señores Flores, Insulza, Kast y Ossandón** lo sustituye por el siguiente:

“4) Agrégase el siguiente nuevo inciso segundo al artículo 35:

“En el caso de daños a usuarios, durante la fase de explotación, que sean consecuencia del incumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones de previsión de riesgos, vigilancia, seguridad o asistencia; se estará a lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 23.”.

La indicación número B-3 fue retirada por su autora.

Puesta en votación la Indicación número B-3A fue aprobada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Flores, Insulza (en reemplazo de la Honorable Senadora señora Vodanovic), Kast y Ossandón.

El **Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kast**, al fundar su voto puso de relieve que la norma pretende forzar a que las concesionarias contemplen entre sus objetivos ofrecer condiciones de seguridad para los usuarios, cuestión que incluye, por ejemplo, la posibilidad de que oficien a las policías o tomen medidas de mitigación. Esta norma él la ve como invitación a las concesionarias a dar la trascendencia que se merece el tema de la seguridad, adoptando un plan integral que permita a los usuarios circular por las autopistas con la tranquilidad que les corresponde.

Al votar, el **Honorable Senador señor Flores** resaltó la trascendencia de esta norma, a cuyo respecto ha habido un extenso debate en los últimos meses, por la importancia de su contenido: se imponen obligaciones a las empresas concesionarias, de manera que se les hace responsable de los daños que sufran los usuarios si la empresa no ha cumplido con estas obligaciones que la norma en votación viene imponiendo.

Nuevo artículo transitorio

La Indicación **B-4** de la **Honorable Senadora señora Vodanovic**, incorpora el siguiente nuevo artículo transitorio:

“Artículo Transitorio: Los contratos de concesión vigentes a la fecha de publicación de esta ley, deberán ser modificados dentro de los dos años siguientes a dicha fecha, con el fin de adecuarlos para dar eficaz cumplimiento a las disposiciones de la presente iniciativa legal.

La norma anterior regirá también en aquellos casos en los cuales, a la fecha de publicación de la presente ley, existan llamados a pre calificación o a licitación publicados. En dicho caso, el plazo de dos años indicado en el inciso precedente se contará a partir de la publicación del respectivo decreto de adjudicación.

Las disposiciones del presente artículo sólo se aplicarán a concesiones viales.”.

Asimismo, la **Indicación B-4A** del **Honorable Senador señor Flores**, propone incorporar el siguiente nuevo artículo transitorio:

“Artículo Transitorio: Los contratos de concesión de obras públicas viales vigentes a la fecha de publicación de esta ley, deberán ser modificados dentro de los dos años siguientes a dicha fecha, con el fin de adecuarlos para dar eficaz cumplimiento a las disposiciones de la presente iniciativa legal.

La norma anterior regirá también en aquellos casos en los cuales, a la fecha de publicación de la presente ley, existan llamados a pre calificación o a licitación publicados. En dichos casos, el plazo de dos años indicado en el inciso precedente se contará a partir de la publicación del respectivo decreto de adjudicación.”.

El **Honorable Senador señor Flores** solicitó poner en votación estas indicaciones que se refieren a incorporar un nuevo artículo transitorio, por las razones que desarrolló anteriormente sobre la procedencia de que las empresas concesionarias asuman efectivamente, desde ya, su deber de asegurar la prestación de sus servicios en condiciones de seguridad para los usuarios, toda vez que la vigencia de las actuales concesiones se extenderá por largos plazos y las nuevas concesiones que se otorguen vencerán en 20, 30 y más años. En cambio, agregó, la gravedad de los delitos que se comenten en las autopistas y la urgencia de adoptar medidas para evitarlos no admite dilación alguna.

Sobre el particular, informó que hoy existen 41 concesiones viales con contratos vigentes, pero solamente se están volviendo a licitar cinco. Las otras se van a volver a licitar a partir de 13 o 14 años más adelante. Por lo tanto, resaltó, las normas que se aprueben ahora no serían aplicables sino hasta después de esa fecha, es decir, recién en más de una década más adelante.

El **Honorable Senador señor Ossandón** requirió la opinión del Ejecutivo al respecto.

El **Director General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez**, comentó estar de acuerdo con el espíritu que inspira la norma. Sin embargo, la irrogación de gasto impide apoyar su aprobación. Por último, señaló que la intención del Ejecutivo es adoptar las medidas necesarias para uniformar los estándares de todas las concesiones en materia de seguridad.

Puestas en votación las indicaciones B-4 y B-4A, se produjo el siguiente resultado: Votaron a favor los Honorables Senadores señor Flores y señora Vodanovic. Votaron en contra los Honorables Senadores señores Kast y Kusanovic. Se abstuvo el Honorable Senador señor Ossandón.

En consecuencia, el asunto quedó sin resolverse.

Repetida la votación en los términos del artículo 178 del Reglamento del Senado, las referidas indicaciones fueron rechazadas por tres votos en contra, de los Honorables Senadores señores Kast, Kusanovic y Ossandón, y dos votos a favor de los Honorables Senadores señor Flores y señora Vodanovic.

Al fundar su voto, el **Honorable Senador señor Flores** señaló que por positivas y verosímiles que resulten las intenciones manifestadas por el Director General de Concesiones, deben establecerse legalmente nuevas obligaciones a las concesionarias y no conformarse con cambios circunstanciales. Insistió en la urgencia de estandarizar el sistema de concesiones, aplicando este cambio a las actualmente vigentes y a las futuras.

- - -

Número nuevo

En la sesión celebrada el día 8 de agosto de 2023, **el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Kast** recordó el acuerdo de la Comisión adoptado al momento de iniciar la discusión en particular de las mociones refundidas, en el sentido de que, si bien ésta se desarrollaría siguiendo el articulado del Boletín N° 15.253, en las proposiciones que formule en definitiva la Comisión sobre esta materia se incorporaría una norma incluida en la moción de los Honorables Senadores señores Ossandón, señora Gatica, y señores Insulza, Prohens y Pugh, referida a la transmisión de información desde las concesionarias hacia el Ministerio Público y las policías, y que esta transmisión sea en tiempo real e interoperando con las mencionadas entidades.

Agregó que, para este efecto, el grupo de asesores del conjunto de los integrantes de la Comisión ha elaborado una redacción basada especialmente en el artículo 11 bis, nuevo, que el boletín 15.073-07 propone introducir al Decreto con Fuerza de Ley N°164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, ley de Concesiones de Obras Públicas, así como en las indicaciones A-1, A-2 y A-3, que fueron presentadas a su respecto.

El aludido texto es del siguiente tenor:

"Artículo X.- Incorpórase el siguiente artículo 11 bis, nuevo, en el Decreto 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:

"Artículo 11 bis.- Las concesionarias de obras públicas viales de mantención, conservación, mantenimiento, operación y explotación de carreteras o de autopistas urbanas, que reciban ingresos por cobro de tarifas o peajes, deberán instalar a su costa, cámaras de televigilancia en cada pórtico o central de peajes con capacidad para detectar y alertar oportunamente a los vehículos con orden de encargo, patentes alteradas o la ausencia de la misma en un vehículo motorizado, o informar y alertar eventuales delitos, faltas e infracciones de tránsito que se cometan dentro del sector concesionado, la cual deberá ser entregada en tiempo real e interoperando la información con el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones, Carabineros de Chile, Servicio Nacional de Aduanas y a la Dirección de Seguridad Municipalidad respectiva.

La información proporcionada por las concesionarias deberá estar a disposición de Carabineros de Chile y la Policía de Investigaciones quienes, en los términos del artículo 5 de la ley 18.575 sobre Bases

Generales de la Administración, estarán interoperando, además, con la Unidad de Control de Tránsito respectiva y la base de datos del Servicio Nacional de Registro Civil, con la finalidad de integrar la información para la producción de la alerta sobre el incidente cuando corresponda.

Tratándose de faltas o infracciones de tránsito las concesionarias deberán, además, informar y entregar los registros al Tribunal competente en donde se haya cometido la infracción.

Las exigencias tecnológicas de las cámaras y dispositivos de televigilancia serán determinados en las respectivas Bases de Licitación.

Un reglamento firmado por el Ministerio encargado de la Seguridad Pública establecerá, al menos, las condiciones técnicas y requerimientos de las cámaras de televigilancia señaladas en los incisos anteriores y los formatos, sistemas informáticos y medidas de resguardo de datos personales a que se refiere el mismo. En todo caso, la información entregada por las concesionarias deberá ser eliminada de las bases de datos de los organismos públicos señalados en los incisos precedentes al cabo de seis meses de recibida, con excepción de los datos individualizados que formen parte de una investigación penal.”.

En este momento se planteó la conveniencia de eliminar la referencia a un “reglamento dictado por un ministerio” porque podría considerarse que ella afecta la atribución exclusiva del Presidente de la República de ejercer la potestad reglamentaria (artículo 32, número 6° de la Carta Fundamental).

El señor Presidente de la Comisión concordó con esta sugerencia y reiteró su postura de cuidar, particularmente en el ejercicio del cargo de Presidente de la Comisión, que las propuestas normativas que se formulen estén dentro del ámbito de la iniciativa parlamentaria y, además, despejar cualquier duda de constitucionalidad de sus preceptos.

A continuación, **el Honorable Senador señor Flores** coincidió con la opinión de que el proyecto de ley está, efectivamente, dentro del ámbito de atribuciones de la Comisión. Explicó que la referencia de la redacción propuesta a un reglamento firmado por el Ministerio encargado de la seguridad pública dice relación con que el hecho de que haya un contrato de concesión administrado por un determinado ministerio no permite medir el alcance de los problemas de seguridad. Se trata, insistió, de propender a hacer efectivo el principio de especialidad de funciones dentro de la

Administración Pública, sobre todo frente a la gravedad de los problemas de seguridad pública que afectan al país.

Por otro lado, hizo notar que las autoridades políticas del Ministerio de Obras Públicas han estado ausentes en el debate de esta iniciativa, lo que lamentó por cuanto la opinión de esa institución es especialmente relevante para el buen desarrollo del trabajo de esta Comisión, por lo que solicitó oficiarse a esa Secretaría de Estado representando esta situación.

La Comisión acordó, por unanimidad, el envío del mencionado oficio.

Retomando la discusión en torno al artículo 11 bis propuesto, **el Honorable Senador señor Pugh** opinó que este precepto mantiene la esencia de la moción de que es autor, esto es, que los dispositivos de tele vigilancia estén en los pódicos y también en las centrales de peaje. En segundo lugar, destacó la finalidad de detectar la alteración de las placas patentes, la ausencia de ellas y otras irregularidades, así como la posibilidad de informar los eventuales delitos e infracciones. Esto, acotó, es lo esencial de la idea matriz que debe respetarse.

Afirmó que lo fundamental de la interoperabilidad es que da certeza jurídica a los actos digitales, tanto de los actos digitales del Estado, como de las personas naturales y jurídicas y de los dispositivos. Un dispositivo con interoperabilidad tiene certeza jurídica y no es refutable, acotó.

Hizo notar que, en este caso, que se pretende regular el traspaso de datos, agregar la certeza jurídica es decisivo, porque esos datos son evidencia y ésta, a su vez, permite la persecución penal.

Agregó que, por tanto, el tema va más allá de lo meramente tecnológico y, por lo mismo, el actual Ministerio de Interior y Seguridad Pública, y, luego, el que le suceda, deberán hacerse cargo de la gobernanza de la interoperabilidad como una necesidad básica del Estado. Sin interoperabilidad con certeza jurídica en el ámbito de la seguridad -y en tantos otros-, no habrá real transformación del Estado, acotó.

El Honorable Senador señor Castro Prieto, coautor de una de las mociones en debate, puso en relieve que el robo con vehículos en movimiento es un fenómeno relativamente nuevo, pero creciente, que se materializa especialmente en las entradas y salidas de autopistas y

carreteras, por lo que aparece como fundamental la responsabilidad de la concesionaria respectiva de resguardar a sus los usuarios.

Enseguida, se produjo un extenso intercambio de opiniones entre los integrantes de la Comisión acerca del tipo de instrumentos tecnológicos que deberían usarse para alcanzar los objetivos deseados, sus características, costos, modos de uso, obsolescencia de los mismos en relación con la gran extensión temporal de las concesiones y otros aspectos, así como acerca de si lo más conveniente es considerar estas cuestiones en las bases de licitación o en reglamentos que regulen la materia.

Al abordar estos puntos, **la Honorable Senadora señora Vodanovic** coincidió con las dudas planteadas acerca de la procedencia de un reglamento del Ministerio que está a cargo de la seguridad para determinar condiciones y requisitos en el ámbito de concesiones administradas por otro Ministerio. Conjeturó que ello, eventualmente, podría dar lugar a una cierta incerteza jurídica. Por lo anterior, sugirió que, como la tecnología va mutando, el reglamento tendría que fijar ciertas condiciones, mas no los detalles, y el propio reglamento podría encargar las correspondientes actualizaciones a otro tipo de instrumento o mecanismo, pero cuidando siempre que él dé certeza jurídica.

En cuanto a la obligación de que la información que se vaya registrando en las autopistas sea entregada, en tiempo real e interoperando, al Ministerio Público, la Policía de Investigaciones, y Carabineros de Chile, así como interoperar, además, con la Unidad de Control de Tránsito respectiva y la base de datos del Servicio Nacional de Registro Civil, con la finalidad de integrar la información para la producción de la alerta sobre el incidente, cuando corresponda, advirtió que cabe preguntarse quién, dónde y cómo se realizará la integración de la información, aclarando que la interoperabilidad y la integración de la información son operaciones de diferente naturaleza.

En relación con estos planteamientos, **los Senadores señores Flores y Pugh** reflexionaron acerca de la necesidad de evitar las probables rigideces a que daría lugar un reglamento en relación con la velocidad de los avances tecnológicos. Por ello, plantearon la realización de licitaciones inteligentes que consigan atender los elementos de obsolescencia y hacerse cargo de esta materia, dado que el cambio tecnológico va más rápido que la capacidad para legislar o, incluso, reglamentar.

Con respecto al tema de la integración de la información, sostuvieron que ella es esencial en la responsabilidad del Ministerio del

Interior y del nuevo Ministerio de Seguridad Pública que se está creando. La capacidad de integrar información, así como la de interoperar y tender a la interagencialidad, son características principales de los órganos encargados de la seguridad pública, concluyeron.

Luego intervino **el señor Presidente de la Comisión** para reiterar que, en su opinión, las mociones en debate están muy bien inspiradas y se debe avanzar en lo que ellas proponen. Al mismo tiempo, planteó algunas dudas con el propósito de intentar mejorarlas. La primera aprensión se refiere a la entidad que debe hacerse cargo principalmente de asumir la responsabilidad de evitar la comisión de delitos en las autopistas; se preguntó si deben ser las concesionarias las encargadas de detectar infracciones de tránsito o robos de vehículos. Lo anterior, sin perjuicio de estimar que, en todo caso, las concesionarias deberían tener la obligación de poner toda la tecnología con que cuentan a disposición del sistema de seguridad e interoperar con las autoridades.

Sobre este particular, hizo notar que las redacciones propuestas atribuyen a la concesionaria el deber de detectar estas infracciones. Consideró que una alternativa es la existencia de una alianza entre las concesionarias y el sector público para detectar fácilmente los ilícitos.

En cuanto a la consulta formulada por la Senadora señora Vodanovic sobre la integración de la información, puso de relieve que actualmente la ley orgánica del Ministerio del interior y Seguridad Pública atribuye esta función a esa Cartera de Estado, la que, en su oportunidad, será derivada al futuro Ministerio de Seguridad Pública. En este sentido, añadió, esta función ya existe y lo propuesto no es sino una aplicación concreta de esa responsabilidad general del referido ministerio.

Por lo expresado, planteó pedir al Ejecutivo que se incorpore a este debate y se comprometa a buscar conjuntamente con la Comisión las mejores fórmulas de solución a los problemas que las mociones buscan resolver.

Los demás integrantes de la Comisión coincidieron con lo planteado por el señor Presidente.

En especial, **el Honorable Senador señor Ossandón** resaltó la conveniencia de incorporar en este debate a organismos públicos y privados para, junto a los miembros de la Comisión y sus asesores, se encuentren las mejores soluciones técnicas. Recalcó que, aunque ello tome un poco más de

tiempo, valdrá hacer el esfuerzo porque son muy graves los problemas que se busca solucionar y la seguridad de la ciudadanía lo amerita.

El abogado asesor del Ministerio del Interior, señor Claudio Rodríguez, en representación del Ejecutivo, aseguró la disposición de esa Secretaría de Estado a participar en una mesa de trabajo respecto a este proyecto, para mejorarlo y en el entendido de que podría haber aspectos que requieren de la iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Aseguró que coordinarán con el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección General de Concesiones, para ver estos temas de forma técnica y alcanzar las mejores soluciones.

A la siguiente sesión celebrada por la Comisión concurrieron, por el Ejecutivo, **el Subsecretario de Prevención del Delito del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, señor Eduardo Vergara, y los funcionarios de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras, señores Sebastián García y Pablo Muñoz.**

El mencionado señor Subsecretario informó que en el Ministerio del Interior, específicamente en la Subsecretaría de Prevención del Delito, se encuentra radicada una fuerza de tarea a la que concurren representantes de las concesionarias. A través de ella, dijo, se ha trabajado en diferentes ámbitos de seguridad en las autopistas, lo que también ha permitido una inversión particular -que se ha definido mediante concurso- entre las Subsecretarías del Ministerio y Carabineros de Chile.

Agregó que lo anterior ha permitido reducir el robo violento de vehículos en un 22% en la Región Metropolitana y un 16%, a nivel nacional, lo que calificó como un antecedente relevante.

Asimismo, manifestó su disposición para hacer llegar información más detallada acerca de lo que esa fuerza de tarea está realizando y sobre la forma en que está trabajando, particularmente con las concesionarias en temas relativos a seguridad en las autopistas.

Finalmente, en la sesión celebrada con fecha 12 de diciembre de 2023, **el Presidente de la Comisión** dio cuenta de la presentación de la **indicación número B-3B**, suscrita por todos los integrantes de la Comisión, que recoge el debate habido en la Comisión a partir del mencionado artículo 11 bis.

Puso de relieve que esta indicación, ha sido suscrita por todos los integrantes de la Comisión y cuenta con la adhesión de los representantes

del Gobierno que han participado en el debate efectuado en torno a esta moción.

El texto de esta indicación es el siguiente:

“Incorpórase un nuevo número para agregar un artículo 44, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 44. El concesionario, sea que opere con sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas o peajes, deberá proporcionar y transmitir, por el solo ministerio de la ley, al Ministerio Público, la Policía de Investigaciones o a Carabineros de Chile, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con éstos, 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 a los cuales existan antecedentes de su utilización en delitos, o que circulen con placas patentes alteradas o sin la misma, así como para informar y alertar de eventuales delitos o infracciones que se produzcan al interior de las obras.

La información proporcionada por el concesionario deberá estar disponible para el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones y Carabineros de Chile, quienes podrán coordinarse con el Servicio de Registro Civil e Identificación para la producción de la alerta sobre el incidente cuando corresponda.

La integración de la información señalada en los incisos precedentes le corresponderá al ministerio a cargo de la Seguridad Pública. Las municipalidades podrán celebrar convenios con dicho ministerio para efectos de recibir la información señalada en el inciso precedente y adoptar medidas en el ámbito de la seguridad pública.

Las exigencias tecnológicas requeridas para proporcionar la información, así como las medidas de resguardo de datos personales, serán determinadas en las respectivas bases de licitación. Estas exigencias tecnológicas deberán atender a los parámetros de servicios, datos y campos y a los requerimientos de conectividad y seguridad de los sistemas de información institucionales que el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones y Carabineros de Chile requieran a través del ministerio a cargo de la Seguridad Pública en la función de integrador establecida en el inciso anterior.

En todo caso, la información entregada por el concesionario deberá ser eliminada de las bases de datos de los organismos públicos señalados en los incisos precedentes al cabo de seis meses de ser recibida, con excepción de los datos que sean parte de una investigación penal en curso.”

Puesta en votación, esta indicación fue aprobada por la unanimidad de los integrantes de la Comisión, Honorables Senadores señora Vodanovic y señores Flores, Kast, Kusanovic y Ossandón.

TEXTO DEL PROYECTO

En mérito de los acuerdos precedentemente expuestos, la Comisión de Seguridad Pública tiene el honor de proponer a la Sala la aprobación, en general y en particular, del siguiente

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. Modifícase el artículo 23° del siguiente modo:

i. Agrégase en el numeral 2.- un nuevo literal b), pasando el actual a ser c), del siguiente tenor:

“b) 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.

Sin perjuicio de su responsabilidad contractual, en caso de que los usuarios sufran daños por incumplimiento de las obligaciones de prevención de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia establecidas en el párrafo precedente, el concesionario responderá de conformidad con el artículo 35, ya sea por falta de medidas, retardo en su adopción, o mal funcionamiento.”.

ii. Incorpórase el siguiente numeral 3.-:

“3.- El concesionario deberá adoptar las medidas de protección y seguridad interior de las obras, las que se harán extensivas a los usuarios de las mismas y sus bienes, debiendo establecerse en las respectivas bases de licitación tanto las obligaciones de vigilancia, seguridad, asistencia y de prevención de riesgos de seguridad como 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.

En caso de que los usuarios sufran daños por incumplimiento de las obligaciones de prevención de riesgos, vigilancia, seguridad y asistencia establecidas en el párrafo precedente, el concesionario responderá por falta de medidas, retardo en su adopción o mal funcionamiento.”.

2. Agrégase el siguiente inciso segundo al artículo 35:

“En el caso de daños a usuarios durante la fase de explotación que sean consecuencia del incumplimiento por parte del concesionario de las obligaciones de prevención de riesgos, vigilancia, seguridad o asistencia, se estará a lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 23.”.

3. Incorpórase un artículo 44, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 44. El concesionario, sea que opere con sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas o peajes, deberá proporcionar y transmitir, por el solo ministerio de la ley, al Ministerio Público, la Policía de Investigaciones o a Carabineros de Chile, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con éstos, 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 a los cuales existan antecedentes de su utilización en delitos, o que circulen con placas patentes alteradas o sin la misma, así como para informar y alertar de eventuales delitos o infracciones que se produzcan al interior de las obras.

La información proporcionada por el concesionario deberá estar disponible para el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones y Carabineros de Chile, quienes podrán coordinarse con el Servicio de

Registro Civil e Identificación para la producción de la alerta sobre el incidente cuando corresponda.

La integración de la información señalada en los incisos precedentes le corresponderá al ministerio a cargo de la Seguridad Pública. Las municipalidades podrán celebrar convenios con dicho ministerio para efectos de recibir la información señalada en el inciso precedente y adoptar medidas en el ámbito de la seguridad pública.

Las exigencias tecnológicas requeridas para proporcionar la información, así como las medidas de resguardo de datos personales, serán determinadas en las respectivas bases de licitación. Estas exigencias tecnológicas deberán atender a los parámetros de servicios, datos y campos y a los requerimientos de conectividad y seguridad de los sistemas de información institucionales que el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones y Carabineros de Chile requieran a través del ministerio a cargo de la Seguridad Pública en la función de integrador establecida en el inciso anterior.

En todo caso, la información entregada por el concesionario deberá ser eliminada de las bases de datos de los organismos públicos señalados en los incisos precedentes al cabo de seis meses de ser recibida, con excepción de los datos que sean parte de una investigación penal en curso.”.”.

- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **9 de mayo de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Felipe Kast (Presidente), señora Paulina Vodanovic (reemplaza al H.S. señor José Miguel Insulza), y señores Iván Flores, Alejandro Kusanovic y Manuel José Ossandón; **17 de julio de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Felipe Kast (Presidente), señora Paulina Vodanovic, y señores Iván Flores, Alejandro Kusanovic y Manuel José Ossandón; **8 de agosto de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Felipe Kast (Presidente), señora Paulina Vodanovic y señores Iván Flores, Alejandro Kusanovic y Manuel José Ossandón; **22 de agosto de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Felipe Kast (Presidente), señora Paulina Vodanovic, y señores Iván Flores, Alejandro Kusanovic y Manuel José Ossandón; **10 de octubre de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señores

Felipe Kast (Presidente), señora Paulina Vodanovic y señores Alejandro Kusanovic y Manuel José Ossandón; el **11 de diciembre de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Felipe Kast (Presidente), y señores Iván Flores, José Miguel Insulza (reemplaza a la H.S. señora Paulina Vodanovic), Alejandro Kusanovic y Manuel José Ossandón, y el **12 de diciembre de 2023**, con asistencia de los Honorables Senadores señor Felipe Kast (Presidente), señora Paulina Vodanovic, y señores Iván Flores, Alejandro Kusanovic y Manuel José Ossandón.

Sala de la Comisión, a 26 de diciembre de 2023.



JULIÁN SAONA ZABALETA
Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD PÚBLICA, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN PRIMER TRÁMITE CONSTITUCIONAL, 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 (BOLETINES N^{OS} 15.073-07 y 15.253-09, refundidos).

- I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:**
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.
- II. ACUERDOS:**
- Aprobado en general y en particular por unanimidad.
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:**
consta de un artículo único formado por tres numerales.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** No tiene.
- V. URGENCIA:** No tiene.
- VI. ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Moción de moción de los Honorables Senadores señor Ossandón, señora Gatica y señores Insulza, Prohens y Pugh (Boletín N° 15.073-07); y moción de los Honorables Senadores señoras Rincón y Órdenes y señores Castro González, Flores y Walker (Boletín N° 15.253-09).
- VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primero.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 13 de junio de 2022 (Boletín N° 15.073-07) y 8 de agosto de 2022 (Boletín N° 15.253-09).

IX. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y particular.

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

- 1) Decreto con Fuerza de Ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas
- 2) Ley N° 18.961, Orgánica Constitucional de Carabineros de Chile.
- 3) Decreto ley N° 2.460, de 1979, del Ministerio de Defensa Nacional, Dicta Ley Orgánica de la Policía de Investigaciones de Chile.
- 4) Ley N° 20.502, que crea el Ministerio del Interior y Seguridad Pública y el Servicio Nacional Para la Prevención y Rehabilitación del Consumo de Drogas y Alcohol, y Modifica Diversos Cuerpos Legales.
- 5) Ley N° 19.640, Orgánica Constitucional del Ministerio Público.

Valparaíso, a 26 de diciembre de 2023.



JULIÁN SAONA ZABALETA
Secretario de la Comisión