

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, 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°s [15.073-07](#) y [15.253-09](#), refundidos.

[Objetivo](#) / [Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial \(no tiene\)](#) / [Consulta Excma. Corte Suprema \(no hubo\)](#) / [Propuesta de Cambio de Nombre del Proyecto \(no hubo por esta Comisión\)](#) / [Asistencia](#) / [Antecedentes de Hecho](#) / [Aspectos Centrales del Debate](#) / [Discusión en General](#) / [Votación en General](#) / [Discusión y Votación en Particular](#) / [Modificaciones](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo](#).

HONORABLE SENADO:

La Comisión de Obras Públicas tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, que refunde una 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), con otra 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). Lo anterior, en virtud de la autorización concedida por la Sala el día 9 de mayo de 2023, según lo dispuesto en el artículo 17 A de la ley orgánica constitucional del Congreso Nacional.

Cabe hacer presente que esta iniciativa de ley fue analizada previamente por la Comisión de Seguridad Pública y que, la Sala, en sesión celebrada el día 6 de septiembre de 2023, ordenó que una vez despachada por la mencionada instancia legislativa fuera examinada por la Comisión de Obras Públicas.

Habida cuenta de que el texto aprobado por la Comisión de Seguridad Pública es de artículo único, y de conformidad a lo previsto en el artículo 127 del Reglamento de esta Corporación, la Comisión de Obras Públicas lo discutió en general y en particular a la vez, y propone a la Sala proceder de igual forma.

Asimismo, cabe consignar que el proyecto resultó aprobado en general por unanimidad (5x0), en tanto que en particular por la votación que en cada caso se indica.

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Imponer a las concesionarias de obras públicas viales el deber de entregar el servicio en condiciones de seguridad para los usuarios y sus bienes, adoptando las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia que deberán estar contempladas en las bases de licitación. Asimismo, el concesionario deberá permitir el acceso del Ministerio Público a la información e imágenes cuando este lo requiera en el marco de la investigación de un delito, y a las policías, en tiempo real y sin necesidad de requerimiento, en caso de flagrancia.

- - -

CONSTANCIAS

- Normas de quórum especial: no tiene.
- Consulta a la Excma. Corte Suprema: no hubo.
- Propuesta de Cambio de Nombre: si hubo por parte de la Comisión de Seguridad Pública.

- - -

ASISTENCIA

- **Representantes del Ejecutivo e invitados**: del Ministerio de Obras Públicas: Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez; Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señora Patricia Vásquez, y Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García.

De la Subsecretaría de Prevención del Delito: Jefe de Asesores, señor Rodrigo Muñoz; coordinadora legislativa de la División Jurídica y Legislativa, señora Carolina Codoceo; abogado de la División Jurídica y Legislativa, señor Sebastián Cepeda, y asesores, señores Alonso Boegeholz y Mauricio Embry.

De Carabineros de Chile: Jefa de Zona Fronteras y Servicios Especiales, General de Carabineros, señora Patricia Vásquez; Prefecto Subrogante, Teniente Coronel, señor Juan Paredes, y Jefe de Docencia de la SIAT, Capitán, señor César Sandoval.

De Copsa A.G.: Presidente, señor Leonardo Daneri; Vicepresidente, señor Diego Savino, y Gerente General, señor Francisco Soto.

De la agrupación de víctimas de la delincuencia de la inseguridad en las autopistas concesionadas: abogados, señores Sebastián Orellana y Michael Brito.

Del Centro de Estudios Libertad y Desarrollo: Coordinador Congreso Nacional, señor Juan Ignacio Gómez; economista senior, señora Macarena García, e investigadora, señora Fiorella Romanini.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: asesores, señora Sofía Fuentes y señores Cristián Abarca, Rodrigo Asencio, Gonzalo García y Vicente Riquelme

Del Ministerio de Obras Públicas: coordinador legislativo, señor Tomás Mendoza.

De la Fundación Jaime Guzmán: asesores, señora María Ignacia Navarro y señor Arturo Hasbún.

De la Asociación Chilena de Municipalidades: Director de la Unidad Legislativa, señor Miguel Moreno.

De la Biblioteca del Congreso Nacional: analista, señor Hernán Cerda.

- **Asesores parlamentarios:** del Honorable Senador Castro Prieto, señores Sergio Mansilla y Daniel Quiroga; del Honorable Senador De Urresti, señora Fernanda Valencia; del Honorable Senador señor Flores, señora Carolina Allende; del Honorable Senador Gahona, señor Benjamín Rug; de la Honorable Senadora Gatica, señores Henry Azurmendi, Tomás Díaz, Álvaro Lucero, Felipe Pereira, Alex Valderrama y Sebastián Valenzuela, y señora Paola Rivera, y de la Honorable Senadora Sepúlveda, señores Hermes Gutiérrez y Mauricio Vásquez. Del Comité Partido Comunista, señor Elías Mella.

- - -

ANTECEDENTES DE HECHO

[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 \(Boletín N° 15.073-07\).](#)

La moción señala que el país sufre severamente los efectos de la delincuencia y del crimen organizado. Los llamados "portonazos" y "encerronas", prosigue, son delitos cada vez más comunes que tienen amenazada a toda la sociedad, ocupando, incluso, tecnología de punta para su comisión. Añade que 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. Asevera 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 para dar seguimiento a estos ilícitos y recuperar los vehículos robados.

Precisa que, si bien existe el Sistema Táctico Operativo Policial, en adelante "STOP", es de público conocimiento que es incapaz de alertar oportunamente, y la 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 dispongan de mecanismos para detectar patentes alteradas, vehículos con orden de encargo o, incluso, las faltas de tránsito, para lo cual necesitarán 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 que interoperen los distintos actores -sean públicos o privados-, para perseguir adecuadamente los delitos; 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, incorporen 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.

Pone de relieve que la población está cansada del incremento de los delitos relacionados con los "portonazos" y robo de vehículos en carreteras, los cuales han ido en aumento cada vez con medios más violentos, e incluso utilizando tecnología de punta para lograr su cometido. Por tal razón, propone aumentar las penas para estos ilícitos, especialmente cuando hay menores de edad dentro del vehículo que se pretende robar.

Sostiene que no es posible seguir tolerando estos ilícitos, puesto que, además, muchas veces sirven como medios logísticos para cometer otros de

mayor gravedad. Finalmente, sugiere dejar sin el beneficio de remisión de la pena a estos delitos.

Al concluir sus fundamentos, señala que un Estado eficiente e inteligente depende de todos, puesto que las familias chilenas están agonizando con el crimen organizado, por lo que es indispensable enfrentar el problema con altura de miras y sentido de realidad.

Finalmente, describe el contenido del proyecto. Indica que busca prescribir 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, recomienda aumentar las penas por los delitos de robo de vehículos motorizados por sorpresa, y agravarlas cuando en el interior del vehículo se encuentren menores de edad. Asimismo, persigue que quienes cometen dichos delitos no puedan obtener el beneficio de remisión de la pena.

[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 proposición de ley expresa que los niveles de inseguridad en vías y caminos, especialmente en aquellos concesionados, importan un gran 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 de Chile (PDI), a mediados de julio de 2022, 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 del 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. Están identificados los días de mayor ocurrencia de estos delitos -lunes, martes y miércoles- con más concentración los días miércoles; también 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."

Destaca que, con todo, en su naturaleza jurídica las concesiones son prestaciones privadas, cuyo carácter 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 prescribe un derecho de carácter subjetivo y fundamental, el cual tiene un desarrollo en su Título III respecto de la seguridad de los productos y servicios. Acerca de este derecho al consumo seguro de bienes o servicios -como es el caso- existen o algunos autores que señalan que sería aplicable incluso antes de que la operación de consumo se realice.

Arguye 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. Sobre el particular, 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 manifiesta 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 al utilizar 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 D.F.L. N° 3, de 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, 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 el decreto 900, de 1996, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, y su reglamento.

Concluye señalando la moción que estima indispensable 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.

- - -

La Comisión de Seguridad Pública consideró necesario denominar ambas iniciativas de ley de la manera que sigue:

“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”.

El texto del artículo único despachado por la mencionada instancia legislativa enmienda tres artículos de la mencionada ley, a saber:

- El primer numeral modifica el artículo 23 de la ley de concesiones de obras públicas, imponiendo al concesionario el deber de entregar el servicio en condiciones de seguridad para los usuarios y sus bienes, previniendo riesgos

de todo tipo y adoptando las medidas de vigilancia, seguridad, asistencia y prevención que sean necesarias para ello.

- El segundo numeral incorpora un inciso segundo al artículo 35 del mencionado cuerpo legal, a fin de señalar expresamente que en caso de que los usuarios sufran daños producto del incumplimiento de las obligaciones antedichas o por su retardo o mal funcionamiento, el concesionario deberá responder.

- El tercer numeral, en tanto, introduce un artículo 44, nuevo, al cuerpo normativo en cuestión, imponiendo a los concesionarios el deber de proporcionar y transmitir al Ministerio Público y a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con ellos, información sobre la placa patente, marca, modelo y color de los vehículos motorizados que circulen por las vías, con el objeto de detectar la presencia de vehículos alterados o robados, así como para alertar de eventuales delitos o infracciones que se produzcan en el interior de las obras.

- - -

- - -

ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE

Durante el estudio de la iniciativa de ley, los integrantes de la Comisión concordaron en que la inseguridad en las rutas concesionadas importa un gran riesgo para las personas que por ellas circulan.

Por ello, compartieron la propuesta de la Comisión de Seguridad Pública, en orden a que las concesionarias de obras viales colaboren en materia de seguridad pública, imponiéndoles medidas en pos de los usuarios y sus bienes.

Con todo, estimaron conveniente efectuar algunas enmiendas al texto despachado por la instancia legislativa referida.

En efecto, a fin de precisar la redacción del proyecto, acordaron dejar claramente establecido que este se circunscribe a las autopistas concesionadas, evitando su extensión a otras infraestructuras que también poseen tal carácter, como cárceles y hospitales.

Por otro lado, simplificaron el número 1 aprobado por la Comisión de Seguridad Pública. El despachado por esta instancia se limita a agregar al artículo 23 de la ley de concesiones de obras públicas un número 3, nuevo, a fin de incorporar a los sujetos indicados una obligación consistente en adoptar las medidas de protección y seguridad en los bienes que administren.

El citado numeral puntualiza que las bases de licitación respectivas considerarán los deberes de vigilancia, seguridad y asistencia, además de determinar las sanciones procedentes y las demás condiciones exigibles para proteger los derechos de los usuarios en caso de incumplimiento.

Relevando la importancia de la enmienda propuesta, el Director General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas puso de relieve que, actualmente, por ejemplo, la asistencia brindada por las autopistas solo tiene su origen en un protocolo suscrito entre el órgano que encabeza y las concesionarias, y que este proyecto permitirá elevarlo a nivel legal.

El numero 2 aprobado por esta instancia legislativa, a su vez, incorpora a la ley de concesiones de obras públicas un artículo 44, nuevo, que complementa el precepto anterior. De hecho, impone al concesionario de infraestructuras viales la obligación de dar acceso a la información o imágenes obtenidas por medio de sus dispositivos electrónicos o manuales de cobro al Ministerio Público y a las policías.

Al respecto, la Comisión connotó que la inclusión de tecnologías en las vías, como cámaras de seguridad; lectores de patentes, y sistemas lumínicos, entre otros, constituye una pieza fundamental para prevenir la perpetración de delitos, para pesquisarlos y para tener medios de prueba, todo lo cual redundará en mayor seguridad en las rutas.

Cabe hacer presente que en este punto los legisladores de la instancia atribuyeron especial relevancia a la interoperabilidad. Producto de lo anterior, el precepto en examen dispone, en su inciso segundo, que “los convenios que se celebren deberán garantizar la interoperabilidad de los sistemas de información.”.

De igual modo, los parlamentarios consideraron fundamental la existencia de una entidad que, con ayuda de inteligencia artificial, gestione los datos obtenidos, a fin posibilitar la pronta actuación de las entidades correspondientes.

Atendiendo esta última inquietud, el Director General de Concesiones dio a conocer que la Administración actual trabaja en que SITIA- sistema integrado de teleprotección e inteligencia artificial- alojado en la Subsecretaría de Prevención del Delito, asuma tal función.

Sin embargo, los mayores esfuerzos de la Comisión estuvieron centrados en persuadir al Ejecutivo respecto a la necesidad de extender las exigencias de esta futura ley a los contratos de concesión en ejecución. En este punto, la unanimidad de los miembros de la Comisión hizo ver que, sin una norma tal, esta propuesta legal será letra muerta, toda vez que la mayoría de las rutas quedarían exentas de estos significativos deberes.

En línea con lo expuesto, advirtieron a los representantes de la Dirección General de Concesiones que muchos convenios vencen a partir del 2040 y otros cerca del 2060, con lo cual los mayores estándares de seguridad anhelados por la ciudadanía tardarán años en llegar.

Fruto de la demanda antedicha, S.E. el Presidente de la República presentó una indicación para consultar una norma en esa dirección. El artículo transitorio sugerido impone al Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, realizar las acciones tendientes a modificar los contratos de concesión de obras viales vigentes que no cuenten con medidas de seguridad, en un plazo máximo de cinco años, con el objeto de incorporar las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia de esta ley y las respectivas sanciones en caso de incumplimiento.

Si bien Sus Señorías valoraron la propuesta anterior, algunos discreparon del plazo establecido, considerándolo excesivo. Al respecto, pormenorizaron que, habida cuenta del escenario de inseguridad del país, resulta urgente velar por la pronta aplicación de las obligaciones de la iniciativa en estudio.

En relación con dicha crítica, el Director General de Concesiones justificó el periodo citado en que el establecimiento de este tipo de tecnologías en las vías actualmente concesionadas no solo implica acuerdos complementarios- recogidos en un decreto supremo-, a fin de modificar los contratos celebrados respecto de la Ruta 5, las vías transversales y las urbanas, sino también diseñar un proyecto; construirlo con la tecnología requerida y de acuerdo a las características de las zonas involucradas, y ponerlo en marcha en cada una de ellas.

Asimismo, algunos legisladores criticaron la redacción del precepto en examen al sostener que el Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con la Secretaría del Interior y Seguridad Pública, realizará las acciones tendientes a modificar los contratos de concesión. Al efecto, postularon que tal locución deja entregada a la voluntad del gobierno de turno la enmienda de los convenios.

Los representantes de la referida Secretaría de Estado, por su parte, justificaron su empleo en que permitirá mayor flexibilidad para lograr la inclusión de las obligaciones mencionadas en los diversos tipos de contratos de concesión vial.

- - -

DISCUSIÓN EN GENERAL¹

A.- Debate preliminar en la Comisión.

Exposición de la Dirección General de Concesiones.

[El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez](#), puso de relieve que el órgano que representa ha desarrollado diversas acciones para reforzar la seguridad ciudadana, tanto en las autopistas urbanas como en las interurbanas. Destacó que los contratos de concesión de obras públicas contienen obligaciones de seguridad vial, motivo por el cual pueden aportar en la dirección deseada por esta iniciativa de ley.

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

1.- Sesión 3 de enero de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-01-03/142113.html>

2.- Sesión 10 de enero de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-01-10/072942.html>

3.- Sesión 17 de enero de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-01-17/145217.html>

4.- Sesión 24 de enero de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-01-23/143651.html>

5.- Sesión 13 de marzo de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-03-12/135325.html>

6.- Sesión 3 de abril de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-04-02/151617.html>

7.- Sesión 10 de abril de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-04-09/160013.html>

8.- Sesión 31 de mayo de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-05-30/155440.html>

9.- Sesión 31 de julio de 2024:
<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/obras-publicas/comision-de-obras-publicas/2024-07-30/151048.html>

Anunció que las acciones implementadas por la Secretaría de Estado son las que siguen:

1. Inversión en autopistas urbanas de Santiago;
2. Instalación de cámaras en rutas interurbanas;
3. Construcción de Tenencia de Carabineros;
4. Protocolo de atención a víctimas, y
5. Glosa de la Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2024.

A las medidas antedichas, anotó, se suma el protocolo de emergencias por congestión vial, cuya aplicación, aseguró, ha contribuido a disminuir el número de delitos.

En lo que respecta a la primera acción mencionada, informó que, durante el año 2022, la Subsecretaría de Prevención del Delito conformó una mesa de trabajo en la que participaron las sociedades concesionarias y diversos organismos. Añadió que, en ese contexto, el Ministerio de Obras Públicas, con la ayuda de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, levantó los puntos de las autopistas urbanas de la Región Metropolitana que requerían mayor cuidado.

Fruto de dicho esfuerzo, prosiguió, hoy la cobertura de seguridad se extiende a 27 comunas de la capital y a 6 autopistas. Expresó que en estas rutas circula el 33% del parque vehicular de la Región Metropolitana, y más del 60% de los camiones del país.

Este espacio televigilado, especificó, permite aportar antecedentes para la persecución de ilícitos e, incluso, advertir delitos flagrantes, y ha supuesto una inversión conjunta con las concesionarias, que asciende a MM \$ 1.400, cuyo contenido es el siguiente:

- A.- 107 nuevas cámaras o mejoramiento de cobertura y resolución, de modo que las imágenes puedan servir de prueba en los juicios respectivos.
- B.- 31 nuevas señaléticas de monitoreo y fiscalización policial.
- C.- 27 puntos de mejoramientos de luminarias.
- D.- Implementación de software de radiocomunicación al interior de túneles.
- E.- Cierres perimetrales, limpieza y manejo de vegetación.
- F.- 33 puntos de fiscalización en autopistas interurbanas.

En lo que concierne a la instalación de cámaras en rutas interurbanas, destacó el montaje de dispositivos para captar imágenes en la Ruta 5 Sur, en el tramo Collipulli-Temuco, obras que se iniciaron en 2023 y que concluirán en marzo de 2024.

Asimismo, relató que, a la fecha, se han habilitado 17 nuevos puntos de control y una sala de monitoreo en la Cuarta Comisaría de Carabineros de

Chile, en Victoria. Remarcó que, próximamente, se recibirán otros 14 lugares de inspección, además de lectores de placa patente única en todas las plazas de peaje.

También se están instalando las tecnologías previamente señaladas, expuso, en el tramo Temuco-Río Bueno, trabajos que concluirán en septiembre de 2024. Al respecto, precisó que el primer grupo de cámaras, que se extiende a siete zonas, se pondrá en operación en marzo de 2024.

Luego, realizó la próxima instalación de artefactos de vigilancia en la Ruta 160, en la Región del Biobío, y la de 44, en la Ruta 78, en la Región de Valparaíso. Estos últimos, especificó, se sumarán a los 67 dispositivos de circuito cerrado de televisión existentes.

Puso de manifiesto que el establecimiento de este tipo de tecnologías en las vías concesionadas implica acuerdos complementarios, recogidos en un decreto supremo, a fin de modificar los contratos celebrados. De igual modo, resaltó, supone la evaluación del Ministerio de Desarrollo Social y Familia para analizar la pertinencia de la inversión.

En lo que respecta a la construcción de la tenencia de Carabineros enunciada, declaró que actualmente se encuentra en proceso de recepción un inmueble de tal naturaleza en la carretera Valdivia Norte, cuya superficie asciende a 704,445 metros cuadrados. Adicionó que albergará a una dotación de 35 funcionarios.

En cuanto al protocolo de atención a víctimas, sostuvo que, desde el 1 de agosto de 2023, la Subsecretaría de Prevención del Delito; el Ministerio de Obras Públicas, y las autopistas urbanas han puesto en práctica un instrumento unificado para la asistencia en ruta y la orientación a personas afectadas por delitos.

Tal herramienta, acotó, ha obligado a las concesionarias a informar la comisión de ilícitos desde el centro de control y operación de tráfico; a contar con personal de emergencia y apoyo vial, que sea capaz de concurrir de forma inmediata al lugar, y a tener un canal presencial o telefónico de ayuda.

Deteniéndose en la [Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2024](#), recordó que en el Capítulo 03, de la Partida 12, Ministerio de Obras Públicas, se incluyó una glosa que permite, por medio de una resolución de urgencia y con la sola aprobación previa de la Dirección de Presupuestos, modificar contratos en operación para resguardar la seguridad pública.

Sobre el particular, detalló que la glosa N° 6 de la Dirección General de Concesiones reza lo siguiente:

“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.”.

Conforme a su redacción, evidenció que en la medida en que los cambios digan relación con la seguridad pública, bastará con la resolución del Director General de Concesiones y con la aprobación de la Dirección de Presupuestos para modificar los acuerdos celebrados, excluyéndose, en consecuencia, la obligación de evaluar la pertinencia de la enmienda.

Adentrándose en el proyecto de ley en estudio, estimó que el Boletín N° 15.073-07 constituye una oportunidad para regular el traspaso, de manera inmediata, de la información captada por las cámaras de seguridad de las rutas a los órganos responsables de la persecución penal. Aseveró que, gracias a la tecnología existente y a la que se instalará próximamente, podrá cumplirse el objetivo indicado. Consideró que la iniciativa legal deja claramente establecido que los antecedentes capturados en las autopistas podrán ponerse, de manera automática, a disposición del Ministerio Público y de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública.

Por otro lado, relevó que la proposición de ley en examen explicita la importancia de la colaboración en materia de seguridad pública.

A su turno, prosiguió, el Boletín N° 15.253-09 consagra las obligaciones de conservación y de continuidad en la prestación del servicio, además de incorporar medidas de seguridad vial. Recordó que la [ley de concesiones de obras públicas](#) establece seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y riesgos catastróficos.

Continuando con el análisis del proyecto citado, juzgó que su texto resguarda el estatuto especial y de derecho público de la ley de concesiones.

Posteriormente, llamó a tener en cuenta que el 2023 fue un buen año para las concesiones, y que para el 2024 el Ejecutivo aspira a dar señales concretas en materia inversión, generando un ambiente que consolide varias iniciativas. De hecho, pormenorizó, el foco estará puesto en la creación de 12.000 nuevos empleos.

Notó que los montos previstos en la alianza público-privada, que ascienden a US\$ MM 6.800, ponen a Chile en el primer lugar a nivel mundial en proyectos de inversión de esta naturaleza.

Para concluir, subrayó que para el 2024 se espera que el incremento -en 44% aprobado para concesiones- pueda ejecutarse adecuadamente.

El Honorable Senador señor Flores dio a conocer que el proyecto de ley fue objeto de un intenso debate en la Comisión de Seguridad Pública, en aras de mejorar significativamente los estándares de seguridad de los usuarios de las autopistas urbanas e interurbanas.

Seguidamente, enfatizó que la construcción de obras públicas por parte de privados no es un problema, ya que siempre habrá interesados, en tanto puedan recuperar su inversión. Adicionalmente, ahondó, ha demostrado ser un buen negocio.

Formulada la aclaración, abogó por poner la atención en la seguridad de quienes transitan por las vías concesionadas. Explicó que el texto aprobado por la Comisión de Seguridad Pública impone la obligación de proporcionar y transmitir, en tiempo real, información de los vehículos que circulan al Ministerio Público y a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública.

Hoy, lamentó, cuando ocurre un siniestro, la recuperación de las imágenes se obtiene meses después, y en la medida en que un tribunal así lo ordene. Además, remarcó, tales antecedentes no impiden la comisión de delitos ni permiten apoyar oportunamente a las víctimas.

Por otro lado, relató que el proyecto en examen obliga a adoptar medidas de seguridad, de manera que se revisen los diseños, la iluminación, los accesos y la responsabilidad de las concesionarias. En este punto, expuso que, en la instancia mencionada, algunos legisladores sugirieron la contratación por parte de aquellas de un seguro de amplia cobertura. Previno que los existentes solo apuntan a los daños producidos en la infraestructura que afecta a terceros, mas no a proteger, a todo evento, a un ciudadano apedreado o víctima del robo de su automóvil, por ejemplo.

Su Señoría constató que otra discusión generada en la instancia legislativa que integra fue la aplicación de [la ley de protección de los derechos de los consumidores](#). No obstante, precisó, en la ocasión, la Dirección General de Concesiones se opuso, justificando su parecer en que el peaje constituye una especie de impuesto.

Con todo, opinó que la exclusión más preocupante fue la de la disposición transitoria, precepto que extendía las nuevas exigencias de seguridad a los contratos de concesión en ejecución.

Actualmente, advirtió, 28 concesiones se encuentran en operación; 7 en construcción, y en 6 en condición mixta.

A la luz de lo señalado, enfatizó que, sin la disposición transitoria mencionada, esta propuesta legal será letra muerta, toda vez que 41 concesiones quedarán exentas. Resaltó que muchas vencen a partir del 2040 y otras cerca del 2060, con lo cual los mayores estándares de seguridad anhelados por la ciudadanía tardarán años en llegar.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda juzgó que el objetivo del proyecto es acelerar la aplicación de las nuevas medidas que protejan a quienes circulan por rutas concesionadas. Hizo ver que, en otras oportunidades, se ha logrado modificar concesiones en ejecución, por ejemplo, pormenorizó, en la construcción de pasarelas y de pistas de desaceleración.

Fijando su atención en la glosa 06, del Capítulo 03, de la Partida 12, Ministerio de Obras Públicas, de la Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2024, celebró la solución incorporada. Sin embargo, abogó por incluir una norma tal en la legislación permanente, de manera que su vigencia no quede circunscrita al año en curso.

Observó que la seguridad en las vías constituye un elemento esencial y que requiere ser tratado con celeridad, aspecto que resulta imposible de alcanzar si la tramitación exige el pronunciamiento del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

En relación con la última observación del Honorable Senador señor Flores, **el Honorable Senador señor Castro Prieto** llamó a revisar la eventual incorporación de las medidas de seguridad a las concesiones en operación.

Al efecto, consultó si algunas podrían alcanzarse por medio del Programa Buen Vecino, iniciativa nacional que, en aras de la calidad de vida de quienes residen cerca de concesiones viales, posibilita la construcción de obras para mejorar la seguridad y la habitabilidad de las personas. Asimismo, solicitó tener más antecedentes sobre el particular.

El Honorable Senador señor Gahona coincidió con la preocupación manifestada, en orden a que las exigencias de esta iniciativa de ley no podrían aplicarse a las concesiones vigentes y que muchas de ellas concluirán en varios años más.

En sintonía con lo señalado, expresó interés por conocer el nivel de flexibilidad de los contratos celebrados.

Su Señoría llamó a tener en cuenta que la movilidad de las personas será muy distinta en algunos años más. Así, remarcó, solicitarán hacerlo de modo seguro y confortable. Además, prosiguió, es probable que el traslado se

realice en vehículos autónomos; que se incrementen las exigencias en cuanto al entorno de las autopistas y que el parque automotriz decaiga, como ocurre en muchos países europeos. No obstante, evidenció que, en Chile, los acuerdos celebrados con las concesionarias están asociados al paso de cierta cantidad de autos.

Al tenor de lo relatado, advirtió que, sin plasticidad, tales contratos serán insostenibles, y consultó a los representantes de la Dirección General de Concesiones qué medidas se contemplan en tal sentido.

A reglón seguido, instó a considerar medidas de flexibilidad en los acuerdos referidos, a fin de que se ajusten con mayor facilidad a los futuros cambios.

Por último, relevó que, si bien el debate ha estado circunscrito a la seguridad en las carreteras, en los términos en que se encuentra redactado el proyecto se aplicará a todo tipo de concesiones, y no solo a las obras viales, alcanzando, por ejemplo, a cárceles y hospitales.

Atendiendo las observaciones y consultas de los parlamentarios, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, coincidió en la necesidad de dotar de mayor flexibilidad al sistema de concesiones, de modo que los contratos se adapten a los cambios.

Afirmó que los últimos acuerdos celebrados por el Ministerio de Obras Públicas son muy distintos a los de los primeros años de vigencia de la ley de concesiones. De hecho, puntualizó, dejaron de ser a plazo fijo.

Actualmente, profundizó, la tarificación, los costos y el lapso de los contratos se determinan en función de un flujo, cuya tasa de crecimiento está estimada, y si la circulación decae, el tiempo del contrato se extiende, pudiendo llegar hasta el tope, de ser indispensable.

Luego, connotó que el Ministerio de Obras Públicas realiza, anualmente, alrededor de cincuenta modificaciones a los acuerdos de concesión celebrados. Tales enmiendas, previno, irrogan mucho trabajo administrativo.

Por otra parte, puso de relieve que hoy la experiencia del usuario constituye un elemento esencial en las licitaciones. Sobre el particular, comunicó que en las obras que se licitarán durante el año en curso dicha variable es un pilar fundamental. En este punto, recordó la próxima construcción del teleférico que unirá las comunas de Huechuraba, Providencia y Las Condes.

Resaltó que las empresas concesionarias tienen la obligación de dar un salto cuantitativo en la forma en que operan, poniéndose al servicio de los clientes y su seguridad. Evidenció que en esa dirección apunta la fiscalización y

las modificaciones legales, como el sitio electrónico unificado para el pago de cuentas de peajes.

Refiriéndose a la última inquietud planteada por el Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Gahona, señaló que el proyecto solo apunta a las carreteras, y no a otras infraestructuras concesionadas.

Finalmente, sobre la petición formulada por la Honorable Senadora señora Sepúlveda, relativa a dar un carácter permanente a lo dispuesto en la glosa 06, del Capítulo 03, de la Partida 12, consideró que la discusión podría efectuarse en este contexto, y enunció que la Cartera de Estado que integra no se cierra a tal opción.

Complementando las respuestas del señor Sánchez, **la Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señora Patricia Vásquez**, descartó la posibilidad de exigir a las concesionarias la contratación de un nuevo seguro. Adujo que la legislación les impone dos, que están vinculados tanto a la etapa de construcción como a la de explotación. Detalló que el primero es uno catastrófico, mientras que el segundo es de responsabilidad civil, y abarca los daños que pueden provocarse a los usuarios de la infraestructura pública.

Explicó que, al incorporarse la obligación de seguridad en la ley, los seguros ampliarán su cobertura y, consecuentemente, no se requerirá uno adicional.

Resaltó que conforme a las reglas de derecho civil general aplicables para todas las personas e instituciones, la responsabilidad en este caso es subjetiva. Por consiguiente, ahondó, debe existir culpa del responsable. Así, relevó, lo han dicho expresamente los tribunales superiores del país.

En lo que concierne a la inclusión de una disposición transitoria, razonó que la aplicación de la normativa propuesta en este proyecto a los contratos de concesión en vigencia implicaría para el Estado más gastos, toda vez que obligará a compensar a las concesionarias los desembolsos vinculados a estos deberes. Por eso, reseñó, la mayoría de los integrantes de la Comisión de Seguridad Pública, reconociendo que se trata de una materia de iniciativa exclusiva de Su Excelencia el Presidente de la República, no incorporó el artículo citado.

Subrayó que la existencia de reglas claras y su respeto es lo que ha permitido que el sistema de concesiones chileno sea tan exitoso, redundando en buenas obras viales y hospitalarias, entre otras. Hizo ver que para el Ejecutivo es esencial que dicho estatuto y prestigio se mantengan.

Respecto a la aplicación de la ley de protección de los derechos de los consumidores, reveló que, durante la tramitación de esta propuesta legal en

la Comisión de Seguridad Pública, la Cartera de Estado que integra expresó su preocupación ante tal posibilidad, porque la tarifa que pagan los usuarios es un tributo por destinación, al financiar las obras y su mantenimiento. Aun más, sostuvo que de aplicarse el texto legal objeto de cuestionamientos, la naturaleza de las concesiones se desnaturalizaría.

Adicionalmente, dijo, por tratarse de un bien nacional de uso público, se establecen reglas para quienes circulan por dichas infraestructuras. La ley de protección de los derechos de los consumidores, por el contrario, alertó, consagra muchos derechos para ellos, mas no deberes. De esta manera, destacó, se corre el riesgo de que el cliente, al internalizar que paga un precio por el uso de la autopista y no un tributo, incumpla sus obligaciones, tales como el respeto de la velocidad máxima o estibar adecuadamente la carga transportada, las que son indispensables para la seguridad de las autopistas.

Por otra parte, constató que el Tribunal Constitucional ha sostenido que los bienes nacionales de uso público no son objeto de consumo. Tanto es así, previno, que a una persona que no paga la tarifa no se le puede impedir la circulación, a diferencia de lo que ocurre con otros servicios.

Otro argumento que justifica la inaplicabilidad de la ley de protección de los derechos de los consumidores a las concesiones, planteó, es que podría mermar la facultad del Ministerio de Obras Públicas para realizar obras de mejoramiento, como una nueva calzada, eliminando temporalmente el uso de una pista mientras duren las obras. En efecto, especificó, quienes habitualmente transitan por las áreas comprometidas podrían exigir compensación por la mayor demora en los traslados, disuadiendo posibles arreglos por parte de la autoridad.

El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, insistió en que, hoy, el foco de las concesiones está puesto en los usuarios. Ejemplo de ello, detalló, es la autopista Américo Vespucio Oriente 1, que, por no estar a su total capacidad, producto de filtraciones de agua, su tarifa es 50% menor. Este tipo de medidas, reparó, se contempla en los contratos celebrados y se aplica directamente, permitiendo responder de manera más rápida, incluso que la ley de protección de los derechos de los consumidores.

La Honorable Senadora señora Gatica celebró los anuncios de la Dirección General de Concesiones vinculados a la reactivación económica del país.

El Honorable Senador señor Flores manifestó su preocupación por las declaraciones relativas a que, de aplicarse la ley de protección mencionada, los usuarios solo tendrán derechos y no deberes. Remarcó que la ley de tránsito regirá a todo evento, se trate de un camino concesionado o no.

Por último, insistió en incorporar una disposición transitoria que asegure la aplicación de esta ley en todas las vías del país en un tiempo

razonable. Hizo presente que la norma cuya inclusión se propuso en la Comisión de Seguridad Pública otorgaba un plazo de dos años para las concesiones vigentes.

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

1.- Exposición de Copsa A.G.

El Presidente de Copsa A.G., señor Leonardo Daneri, dio inicio a su intervención señalando que, en la alianza público-privada entre empresas concesionarias y el Estado, las primeras tienen la misión de aportar el financiamiento de las obras, su construcción, operación y mantención, mientras que el Estado, por medio del Ministerio de Obras Públicas, es quien prioriza las infraestructuras, las define, diseña y licita, además de ser el propietario de las mismas.

El modelo referido, connotó, permite que los recursos públicos se destinen a fines más urgentes.

En el trabajo colaborativo mencionado, resaltó, los riesgos financieros son asumidos, mayoritariamente, por los privados, en tanto que los sociales, por el Estado. En este contexto, subrayó, la seguridad pública siempre ha quedado bajo el alero de este último, ya que sus instituciones tienen el mandato y las herramientas correspondientes, al detentar el monopolio de la fuerza.

A la luz de lo expuesto, juzgó que asignar el resguardo de la seguridad pública a las empresas concesionarias -tal como lo propone el proyecto de ley en análisis- afecta gravemente la división de las funciones antedicha.

Con todo, clarificó, aun cuando las empresas concesionarias no tienen atribuciones ni facultades en asuntos de orden público, igualmente colaboran en esa dirección.

El Vicepresidente de Copsa A.G., señor Diego Savino, indicó que Costanera Norte, Ruta 5 y Autopista Central fueron las primeras que ingresaron al plan de concesiones, y lo hicieron bajo un mecanismo de interoperabilidad. Relató que actualmente hay 19 concesiones con sistema de telepeaje o *free flow*.

Sentenció que la información obtenida por medio del mecanismo de cobro citado permite su intercambio y uso entre los distintos sistemas y no supone barreras de entrada, facilitando el acceso a cualquiera que, a futuro, quiera intervenir.

Por otro lado, subrayó que los antecedentes recopilados en las carreteras son compartidos con las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública.

Remarcó que, a lo largo del tiempo, las preocupaciones han variado. Así, en el periodo 2006-2010, el foco estuvo puesto en la seguridad del tránsito. Producto de ello, dijo, surgió el sistema de accidente multisectorial, el que involucra a Carabineros de Chile y a vehículos de emergencia, tales como ambulancias y bomberos.

Puso de relieve que en los centros de control de las principales concesionarias del país hay, permanentemente, un carabinero, el que tiene acceso a toda la información en tiempo real. Pormenorizó que, ante accidentes con resultado de muerte, los antecedentes son entregados a la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT).

A partir del año 2012, continuó, la atención comenzó a estar en el robo de autos. Esta situación, acotó, llevó a firmar el primer convenio con el Ministerio de Obras Públicas y con Carabineros de Chile, a fin que estos últimos desarrollaran un sistema para tener, en tiempo real, la nómina de vehículos encargados por robo; sin embargo, no funcionó como se esperaba.

Desde el 2014, acotó, el flagelo aludido se incrementó, motivando la intervención del Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Dicha Cartera de Estado tomó el rol de coordinador en los temas de seguridad pública y creó una aplicación que permite a cualquier persona denunciar la sustracción de automóviles, debiendo las concesionarias alertar si alguno de ellos pasa por sus pórticos.

En el periodo 2018-2022, prosiguió, las entidades que representa fueron convocadas a una nueva mesa de trabajo, y los solicitaron motos para hacer frente a la escasez de control de tránsito. Indicó que, si bien se comprometieron a proporcionar diez de dichos medios de transporte, posteriormente se estimó que el aporte de los privados podría ser mal visto por la ciudadanía.

Producto de un acuerdo entre las concesionarias, la Subsecretaría de Prevención del Delito, las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y el Servicio de Registro Civil e Identificación, se desarrolló la aplicación Auto Seguro, que permite revisar en línea si un vehículo tiene encargo por robo. En tal contexto, previno, las concesionarias se obligaron a contar con lectores de patentes y a poner a disposición la información recopilada. Constató que, a la fecha, la PDI ha hecho 12.000 consultas a la concesionaria Costanera Norte, y 11.000 a Autopista Nueva Vespucio Sur. Añadió que Carabineros de Chile, por su lado, tiene acceso en línea a los mismos antecedentes.

Planteó que el Ejecutivo les solicitó levantar los puntos críticos en las vías a su cargo y realizar ciertas inversiones al respecto. Todos los requerimientos demandados, aseguró, fueron cumplidos. Sin embargo, sostuvo,

el enlace Costanera Norte-Autopista Central es un lugar en el cual las encerronas no han cesado, algunas, incluso, con resultado de muerte.

De igual modo, destacó que, de propia iniciativa, las concesionarias han instalado móviles para disuadir conductas delictuales en las áreas más inseguras; no obstante, los hechos violentos continúan, llegando a registrarse disparos con arma de fuego al personal de la concesionaria.

Lo anterior, reflexionó, evidencia que el compromiso de las empresas concesionarias y las medidas adoptadas para evitar ilícitos en las rutas es insuficiente. Para respaldar su aseveración, acompañó un video que da cuenta de lo siguiente:

- Móvil intentando impedir una encerrona en la entrada Manuel Rodríguez a Costanera Norte.

- Robo violento de vehículos en movimiento, bloqueando el paso de la víctima y compeliéndola a hacer abandono de su automóvil. Se observa que el personal de la concesionaria llega al lugar de los hechos dentro de los dos minutos siguientes, intentando disuadir a los delincuentes, pese a lo cual los antisociales logran su cometido y matan a una persona.

- Ciclistas agrediendo al personal de la concesionaria.

- Robo de infraestructura vial, debilitando las barreras y comprometiendo la seguridad de los usuarios. En este tipo de casos, relató, llegan los móviles de las concesionarias, detienen a los delincuentes y los ponen a disposición de Carabineros de Chile. Sin embargo, los tribunales los liberan, puesto que se trata de especies de menor valor.

- Bus del Transantiago cuyo conductor circula por Vespucio Sur bajo los efectos de las drogas. A pesar de los intentos de la concesionaria, el chofer no se detuvo.

Alertó que, en este último caso, si el conductor hubiera chocado con alguien, conforme a lo dispuesto en el proyecto de ley, la concesionaria sería responsable de los daños, ya que le exige adoptar todas las medidas necesarias para evitar daño a los usuarios de las vías y sus bienes.

- Cuatro jóvenes roban una bicicleta a un adulto mayor en una pasarela en Vespucio Sur. El personal de la concesionaria envía un móvil para evitar el ilícito, y pone a los antisociales a disposición de Carabineros de Chile.

- Daños en la entrada Baquedano a la Costanera Norte.

Concluida la reproducción del video, reparó en que, tal como se aprecia, frente a hechos delictuales las concesionarias adoptan medidas,

aunque escapen al contrato celebrado e, incluso, pongan en riesgo la vida de sus trabajadores.

Además, afirmó, están conectados con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, así como también con la mayoría de los municipios.

Otro asunto objeto de preocupación, indicó, son las carreras clandestinas y el transporte de cargas que supera el peso máximo permitido. Este último, apuntó, queda impune, ya que la legislación no contempla normas que faculten para perseguir a las personas que cometen ese tipo de infracciones.

En cuanto a la propuesta legal en examen, aseveró que las concesionarias no pueden asumir la obligación de garantizar la seguridad pública en las rutas, toda vez que, tal como se consignó, esta función corresponde al Estado. Sin embargo, insistió, están dispuestas a colaborar, tal como lo han hecho hasta ahora.

El Honorable Senador señor De Urresti sostuvo que los ilícitos que se cometen en las vías concesionadas ponen en riesgo la seguridad de quienes por ellas transitan. Agregó que, incluso, los esfuerzos del personal de las empresas concesionarias por detener a los antisociales pueden provocar accidentes.

Estimó que es fundamental lograr mayor vinculación entre las diversas organizaciones intervinientes. En efecto, ahondó, los delincuentes puestos a disposición de Carabineros de Chile quedan en libertad, lo que impide que las medidas adoptadas tengan efecto disuasivo.

Su Señoría juzgó que esta instancia legislativa debiera colaborar en el diseño de un sistema que evite la perpetración de delitos en las áreas referidas. Sobre el particular, adelantó que las acciones ilícitas llevadas a cabo podrían ser calificadas como graves, porque no solo se compromete la seguridad de los usuarios y del personal de las concesionarias, sino también bienes nacionales de uso público. Añadió que, en el modelo a elaborar, todos los actores deben cooperar.

La Honorable Senadora señora Gatica calificó como esencial escuchar a las diversas organizaciones involucradas para diseñar una buena iniciativa de ley.

Recordó que la propuesta legal contenida en el Boletín N° 15.073-07 -de la que es coautora- persigue acortar los procesos y plazos para incorporar mayores exigencias de seguridad en las rutas concesionadas.

Resaltó que la iniciativa aludida se originó ante la tardanza en la inclusión de cámaras de seguridad en las vías concesionadas de la Región de Los Ríos

Deteniéndose en los comentarios vertidos por los representantes de Copsa A.G., concordó en que la seguridad pública es deber del Estado y no de los particulares, así como también en la necesidad de llenar los vacíos legales.

El Honorable Senador señor Gahona solicitó a los invitados complementar la afirmación relativa a que el proyecto de ley impone a las concesionarias el deber de asumir responsabilidades que trascienden a sus capacidades.

Al efecto, **el Vicepresidente de Copsa A.G. y Gerente General del Grupo Costanera Norte, señor Diego Savino**, respondió que la iniciativa obliga a las empresas que representa a prevenir todo tipo de riesgos, lo que resulta imposible. no solo para estas entidades, sino también para las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública.

De acuerdo al texto despachado por la Comisión de Seguridad Pública, si un usuario de las autopistas choca o atropella a quienes roban tensores de las barreras de seguridad, la empresa concesionaria será la responsable. Lo mismo ocurriría, prosiguió, si producto de una encerrona la víctima muere.

Sobre el particular, fue tajante en exponer que las entidades que personifica no son las encargadas de prevenir los ilícitos en contra de la seguridad pública en las vías concesionadas, ni menos de responder penalmente.

De insistirse en tales planteamientos, alertó que grupos de inversión como el que representa no podrán participar de nuevas licitaciones, toda vez que nadie querrá asumir el riesgo de ser sancionado criminalmente por eventos como los mencionados.

Por último, hizo ver que las concesionarias tienen también la obligación de proteger la vida y la seguridad de sus empleados. Por ello, informó, les han pedido a quienes están en los móviles de seguridad no bajarse ante ilícitos y limitarse a hacer sonar las sirenas, pese a las críticas que puedan recibir.

El Honorable Senador señor De Urresti coincidió con los comentarios de los invitados, e insistió en el diseño de un sistema que posibilite la coordinación entre los guardias de las empresas concesionarias y las policías, asegurando la creación de una unidad que haga frente a los delitos que se cometan en las vías concesionadas.

Con todo, concordó con la Honorable Senadora señora Gatica en que la simple instalación de cámaras en la Ruta 5 ha tardado demasiado, y atribuyó parte de dicha tardanza a la responsabilidad de las empresas.

Puso de manifiesto que tales herramientas permitirían la adecuada persecución de los delitos, además de aportar antecedentes respecto de quienes evaden el pago de las tarifas.

Anheló que en la Ruta 5 exista un mecanismo para conocer en línea todo lo que está ocurriendo, y que esos antecedentes estén a disposición del Ministerio Público.

La Honorable Senadora señora Gatica lamentó el riesgo al que quedan expuestos los guardias de las vías concesionadas, más aún cuando ni siquiera las instituciones policiales tienen las facultades y herramientas imprescindibles para defenderse y proteger a la ciudadanía.

Seguidamente, coincidió en la conveniencia de vincular la información obtenida para que llegue de manera más rápida y oportuna a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, evitando así hechos delictivos e, incluso, desarticulando organizaciones criminales.

Por último, opinó que para garantizar la seguridad pública no se requiere un mayor número de Carabineros, sino desarmar las bandas criminales.

El Presidente de Copsa A.G., señor Leonardo Daneri, remarcó que las empresas concesionarias han participado de todas las mesas de trabajo constituidas, sumándose, en consecuencia, a la labor realizada por las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, por la Subsecretaría de Prevención del Delito, por el Servicio de Registro Civil e Identificación, y por el Ministerio Público, entre otros órganos.

Aseveró que los fiscales han señalado que la información aportada por las entidades que representa -tales como las patentes de los vehículos que circulan-, ha permitido perseguir otros delitos, puesto que sus autores utilizan las autopistas para perpetrarlos. Especificó que los antecedentes se proporcionan en tiempo real a las autoridades pertinentes.

Por otro lado, llamó a tener presente que, prontamente, todas las autopistas del país tendrán el sistema *free flow* y pórticos con cámaras, lo que posibilitará que entreguen la información captada de forma inmediata a la fiscalía y a las policías. Además, especificó, la experiencia acumulada en la zona central facilitará la labor de las concesionarias que se sumen al sistema de cobro sin barreras.

Para concluir, manifestó que, como socios del Estado, continuarán contribuyendo para prevenir y perseguir los delitos que se comentan en las infraestructuras a su cargo.

El Vicepresidente de Copsa A.G. y Gerente General del Grupo Costanera Norte, señor Diego Savino, deteniéndose en los comentarios del

Honorable Senador señor De Urresti, postuló que hay problemas adicionales a los relatados en esta sesión, como el transporte de carga que supera el peso máximo permitido.

Seguidamente, coincidiendo con el Presidente de la organización que integra, afirmó que Copsa A.G. no quiere restarse de la búsqueda de soluciones a los problemas de seguridad que afectan al país. Con todo, reiteró, no pueden asumir responsabilidades que escapan a su alcance.

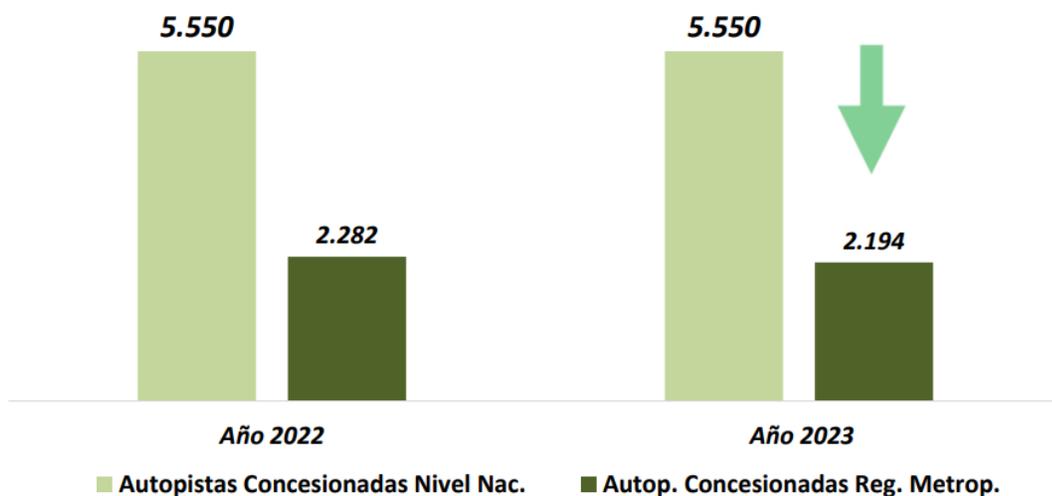
El Honorable Senador señor De Urresti estimó que el proyecto despachado por la Comisión de Seguridad Pública tiene un enfoque sancionatorio, y no preventivo. Evidenció que Carabineros de Chile es una institución muy importante para el país, mas su organización obedece a tiempos pretéritos. Profundizando en su declaración, resaltó que las tenencias de carreteras están dedicadas, principalmente, al control de velocidad y a la atención de accidentes.

2.- Exposición de Carabineros de Chile.

La Jefa de Zona Fronteras y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, General, señora Patricia Vásquez, aseguró que la institución conoce lo que ocurre a diario en las autopistas concesionadas del país.

Informó que a partir de los hechos ocurridos entre los años 2022 y 2023, el Departamento de Análisis Criminal de la entidad policial hizo un resumen -para tener una visión general del fenómeno delictual- tanto en las vías referidas como en sus inmediaciones.

Dando a conocer el estudio previamente aludido, **el Prefecto (S), Teniente Coronel, señor Juan Paredes**, sostuvo que el total de delitos de mayor connotación social acaecidos a nivel nacional en autopistas concesionadas y en la Región Metropolitana en los años 2022 y 2023, es el siguiente:



Como se aprecia, observó, no existe una variación entre ambos años en el número total de ilícitos en las vías concesionadas, a diferencia de lo que ocurre en el caso de la Región Metropolitana, donde se advierte una disminución de -3,85%.

Sin embargo, previno que lo anterior no implica el decrecimiento de todos los delitos, puesto que en 2023 se incrementaron en 1% los robos con violencia y los robos con intimidación. De igual modo, prosiguió, aumentaron de dos a seis los casos de homicidios en las autopistas concesionadas y sus inmediaciones.

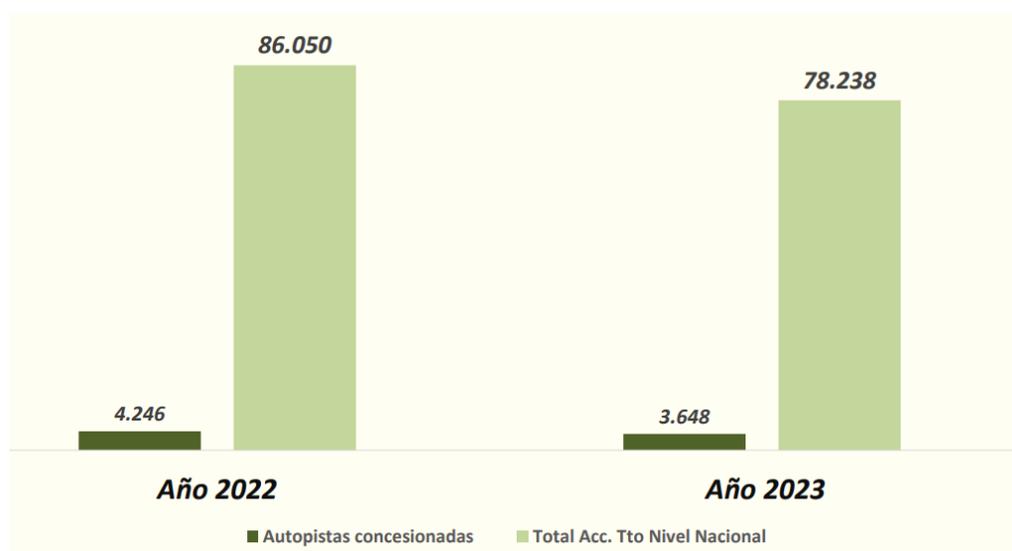
Asimismo, expuso que, durante el año 2022, el 41,12% del total de ilícitos de mayor connotación social tuvo lugar en las rutas concesionadas de la Región Metropolitana, mientras que dicha cifra disminuyó a 39,53%, en 2023.

En cuanto a los accidentes de tránsito a nivel nacional ocurridos en autopistas concesionadas, señaló que su número, en los años 2022 y 2023, es el que se refleja en el gráfico que sigue:



Según el cuadro precedente, connotó, se advierte una caída de -14,08% en aquellos acaecidos en las vías concesionadas.

Situando las cifras en el total de accidentes de tránsito a nivel nacional en los años indicados, dio a conocer que son las siguientes:



Así, remarcó, durante el 2023, solo el 4,66% de los sucesos citados tuvo lugar en autopistas concesionadas.

Por último, informó que, del total de fallecidos en accidentes de tránsito, que asciende a 1.635, 214 muertes tuvieron lugar en autopistas concesionadas, lo que representa el 13,09%.

La Jefa de Zona Fronteras y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, General, señora Patricia Vásquez, afirmó que la incorporación de tecnología en las vías es fundamental, ya que ayudará a la institución a prevenir la perpetración de delitos, a pesquisarlos y a tener medios de prueba, todo lo cual redundará en mayor seguridad en las rutas. Puso de relieve que su inclusión facilitará el trabajo de los organismos especializados de Carabineros, como el OS7 y el OS9, estamentos que se dedican a perseguir bandas de crimen organizado. En ocasiones, apuntó, el actuar de estas últimas no es perseguido por falta de evidencias.

No obstante, aclaró que algunas carreteras cuentan con tecnologías de punta -como la Autopista Central-, que posee un sistema de monitoreo, mediante cámaras, en el cual hay un carabinero prestando servicios. En esos sitios, resaltó, es donde se han focalizado los controles carreteros.

El Prefecto (S), Teniente Coronel, señor Juan Paredes, reparó que, debido al diseño vial de las autopistas, muy pocos lugares cumplen con las exigencias para que Carabineros de Chile efectúe fiscalizaciones de forma segura, tanto para ellos como para los usuarios de las rutas. Planteó que la falta de espacio suficiente en las bermas impide posicionar un vehículo, dejándolos expuestos a eventuales accidentes.

Por ello, razonó, las centrales de cámaras de monitoreo de las rutas constituyen un excelente mecanismo para prevenir y atender accidentes, infracciones e ilícitos.

La Honorable Senadora señora Gatica consultó si Carabineros de Chile posee un catastro, por comuna, de los vehículos robados, y si esa nómina se coteja con el monitoreo que realizan las concesionarias a lo largo del país.

Su Señoría estimó indispensable generar un vínculo directo entre la institución policial y las concesionarias, de manera que aquella pueda aprovechar la tecnología que estas últimas poseen, optimizando la labor de Carabineros de Chile.

Finalmente, preguntó cómo podría perfeccionarse tal coordinación, de existir.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda, a su vez, celebró la disminución de los delitos de mayor connotación social a nivel nacional en autopistas entre los años 2022 y 2023. Sin embargo, advirtió que la presentación acompañada no da cuenta de la evolución de los ilícitos violentos y, por consiguiente, solicitó su incorporación.

En otro orden de consideraciones, manifestó interés por saber dónde están los puntos críticos y cuáles son sus características. Adicionalmente, preguntó cómo podrían mejorarse sus condiciones.

Por otra parte, evidenció que en el último tiempo ha habido encerronas a muchos vehículos. Consultó si este tipo de ilícitos son habituales o, por el contrario, corresponden a casos aislados. Finalmente, preguntó si se ha advertido un cambio en los conductores en lo que respecta al consumo de alcohol.

A su turno, **el Honorable Senador señor Gahona** constató que, si bien se observa una disminución de los delitos ocurridos en las autopistas entre los años 2022 y 2023, conforme a la exposición del Prefecto (S), Teniente Coronel, señor Juan Paredes, se incrementó su grado de violencia, lo cual impide transmitir tranquilidad a la ciudadanía.

Luego, quiso saber cómo evalúa Carabineros de Chile el grado de coordinación existente con las concesionarias para la prevención de los ilícitos, su investigación y para la detención de los antisociales, y si dicha vinculación se sustenta en alguna normativa.

Además, declaró interés por conocer si se aplica por parte de aquellas inteligencia artificial.

Asimismo, preguntó cuáles son los tiempos de respuesta de las concesionarias y de Carabineros de Chile, y si a estos últimos les resulta fácil acceder a las autopistas en caso de emergencia.

Siguiendo con su intervención, consultó qué tipo de infraestructura, equipamiento o medidas es indispensable incorporar en los procesos licitatorios de las autopistas, de manera que su adopción no quede sujeta al arbitrio de las empresas o a eventuales convenios con la autoridad. Opinó que estas exigencias no necesariamente significarán mayores cargas económicas.

Por último, manifestó interés por saber si la institución policial está buscando mecanismos de prevención y de combate frente a los asaltos a vehículos de transporte de carga mayor.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda, acerca de la aseveración relativa a que las autopistas no tienen un lugar donde estacionar los vehículos policiales para efectuar adecuadamente el control vehicular, preguntó qué elementos o estándares deberían considerarse en el diseño de las próximas vías a licitar para permitir una correcta inspección y prevenir la perpetración de ilícitos.

Para concluir, consultó cuáles son los hallazgos más importantes originados en las fiscalizaciones aleatorias realizadas por Carabineros de Chile en las carreteras.

La Jefa de Zona Fronteras y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, General, señora Patricia Vásquez, en relación a las preguntas formuladas por los Honorables Senadores señora Sepúlveda y señor Gahona respecto a los estándares o elementos que debieran considerarse en la construcción o reparación de futuras autopistas, sugirió oficiar a la institución que integra para que, por medio de los especialistas correspondientes, dé la respuesta pormenorizada correspondiente.

Igual medida propuso respecto de los delitos cometidos en los últimos años; los puntos críticos en los que suelen registrarse y los hallazgos obtenidos tras los controles. Precisó que el Departamento de Análisis Criminal podría proporcionar tales antecedentes detalladamente.

Con todo, adelantó que el lugar de perpetración de los ilícitos suele trasladarse en la medida en que son custodiados.

El Prefecto (S), Teniente Coronel, señor Juan Paredes, deteniéndose en la interrogante referida al monitoreo de los vehículos, explicó que las autopistas cuentan con cámaras, tanto en los pórticos como a lo largo de las rutas, para controlar el desplazamiento de los automóviles. Sin embargo, precisó, esa información es de las concesionarias.

Carabineros de Chile, por su lado, prosiguió, al tomar conocimiento de la sustracción de un automóvil, realiza un encargo por robo, circunscribiendo la búsqueda, en primer lugar, a la región involucrada.

Luego, continuó, se efectúa un encargo formal, por medio del sistema respectivo, el que se comunica a Carabineros de Chile, a nivel nacional. Sin embargo, relató, no se informa de inmediatamente al Servicio de Registro Civil e Identificación para que este tenga los antecedentes.

El Honorable Senador señor Gahona preguntó si en la situación descrita hay coordinación con las autopistas, a fin de que tengan el listado de los vehículos encargados por robo y avisen a la institución policial cuando alguno circule por las vías concesionadas.

Atendiendo la interrogante del Presidente de la Comisión, **el Prefecto (S), Teniente Coronel, señor Juan Paredes**, explicó que solo se da en algunas autopistas. En tal caso, detalló, el funcionario que está monitoreando entrega la información, alertando a las unidades que trabajan en el sector. Sin embargo, clarificó, no todas las autopistas poseen esa tecnología.

Respecto a la consulta sobre los delitos violentos, reiteró que tanto el robo con violencia como el con intimidación se incrementaron en 1%.

En lo que concierne a los puntos críticos, sentenció que los hechos ilícitos principalmente ocurren en lugares en donde hay enlaces a otras rutas, porque en esas zonas se genera atochamiento, situación que es aprovechada por los antisociales.

El Honorable Senador señor Gahona consultó si es obligatoria la interoperatividad de las cámaras en todas las autopistas.

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García, relevó que el proyecto en examen exige el traspaso de información de forma interoperable.

Recordó que el sistema free flow no opera en todas las concesiones, y que solo en aquellas en que está implementado es posible leer la patente de los vehículos.

Realizada la aclaración precedente, sostuvo que se han celebrado diversos convenios con Carabineros de Chile, con las empresas concesionarias, con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, y con la Policía de Investigaciones de Chile, para entregar esos antecedentes.

La iniciativa de ley, en tanto, establece una habilitación legal para que se traspase la información captada a los órganos persecutores del delito. Sin embargo, remarcó que, en los términos en que se encuentra redactado el proyecto, la norma no implica que todas las concesionarias incluirán nuevas tecnologías.

Connotó que la Dirección General de Concesiones, en línea con el objetivo perseguido por la proposición en análisis, trabaja en la instalación de circuitos cerrados de televisión y en la construcción de zonas de descanso en algunos tramos de la Ruta 5, particularmente en la macrozona sur. Además, sentenció, se espera acelerar la contratación de obras similares en la Ruta 160; en el área de descanso La Negra, en Antofagasta; en Pailahueque; en Colina, y en la ruta Puerto Montt-Pargua, entre otras. Alertó que tal proceder supone la modificación de los contratos de concesión celebrados, y lógicamente la autorización de la Dirección de Presupuestos.

Adicionalmente, informó que prontamente entrará en vigencia la ley sobre seguridad privada. En este marco, señaló, se evaluará, junto con la Subsecretaría de Prevención del Delito, si las concesionarias quedarán incorporadas como sujetos obligados. De ser así, acotó, tendrán que disponer de los mecanismos que exige la nueva normativa.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda preguntó qué ocurre cuando una patente monitoreada ha sido adulterada. Instó a que exista vinculación entre el tipo de automóvil y su patente, de manera de incluir una nueva variable que impida su falsificación.

La Jefa de Zona Fronteras y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, General, señora Patricia Vásquez, relató que ciertas cámaras asociadas al sistema electrónico de cobro de peaje permiten leer la patente del vehículo que pasa por el pórtico y analizar la coincidencia entre aquella y el dispositivo. Si hay diferencias entre ambos, precisó, saca una fotografía del automóvil, la que va a un examen manual realizado por el personal de la concesionaria.

Explicó que, en la práctica, lo que sucede es que las placas patentes que se adulteran corresponden al mismo tipo de vehículo, lo que hace muy difícil determinar si ha sido modificada.

Indicó que las concesionarias solo han podido darse cuenta de eso cuando los usuarios reclaman por cobros indebidos. En definitiva, subrayó, se requiere la aplicación de inteligencia, y la colaboración entre las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y las concesionarias con posterioridad a la comisión de un delito.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda consultó por qué los vehículos respecto de los cuales se advierten diferencias entre el dispositivo y las patentes no son detenidos por Carabineros de Chile.

El Honorable Senador señor De Urresti deteniéndose en los planteamientos efectuados por la legisladora que le antecedió en el uso de la palabra, remarcó que el problema no obedece a la falta de tecnología, sino a la ausencia de interoperatividad entre las entidades involucradas.

Consultó de qué manera esta instancia legislativa, por medio de la propuesta legal en examen, podría contribuir a que Carabineros de Chile realice adecuadamente su labor.

El Honorable Senador señor Gahona reiteró la conveniencia de incorporar inteligencia para la prevención, el control y la investigación de los delitos, y lograr coordinación entre las concesionarias, las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, el Ministerio Público y la Dirección General de Concesiones. Además, subrayó, es indispensable incluir los requerimientos señalados en las licitaciones.

La Jefa de Zona Fronteras y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, General, señora Patricia Vásquez, explicó que mediante el uso de tecnología es posible constatar la discrepancia entre el vehículo y la patente. Si

hay coincidencia, pero el usuario reclama, ahondó, se efectuará un examen de validación manual.

Aclaró que las concesionarias urbanas no solo tienen cámaras para garantizar el pago de las tarifas, sino también por razones de seguridad vial, como ocurre en el túnel de la Costanera Norte. Además, hizo presente que la institución tiene un centro de monitoreo de gestión operativa policial.

En ciertos casos, comentó, ya sea porque hay convenios de por medio o debido a la buena relación entre una autopista concesionada y la Jefa de Zona de Tránsito y Carretera, el funcionario de Carabineros recibe la alarma de la unidad citada y toma el monitoreo de las cámaras de la autopista para, posteriormente, lograr la captura de los delincuentes. Con todo, reiteró, no obedece a un sistema.

El Prefecto (S), Teniente Coronel, señor Juan Paredes, aseguró que la institución policial está dispuesta a colaborar en la elaboración de esta iniciativa de ley. Adicionalmente, reconoció que en la actualidad existe tecnología que puede ser implementada o aprovechada de mejor manera en aras de la seguridad pública.

El Honorable Senador señor Gahona expresó su preocupación por los asaltos que han sufridos los conductores de camiones en la autopista que une La Serena y Vallenar.

La Jefa de Zona Fronteras y Servicios Especiales de Carabineros de Chile, General, señora Patricia Vásquez, evidenció que la tecnología con la que cuentan las empresas concesionarias permitiría sancionar también otro tipo de infracciones a la seguridad vial. Por ejemplo, acotó, por medio de la lectura de la patente podría determinarse la velocidad con la que transitan los vehículos, sin poner en riesgo al personal de Carabineros de Chile. No obstante, consignó, ello obligaría a establecer mecanismos como un sistema de registro de infracciones.

En otro orden de ideas, respaldó las afirmaciones efectuadas en una sesión anterior por la Dirección General de Concesiones, en orden a que hacer aplicable la ley de protección del consumidor en las autopistas haría que muchos usuarios estimen que solo poseen derechos mas no obligaciones. Remarcó que es esencial adoptar decisiones adecuadas para que se respete la ley del tránsito.

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Sebastián García, sostuvo que las autopistas urbanas concesionadas fueron construyéndose una a una, y no como un sistema. Ello se aprecia, resaltó, verbigracia, en la ausencia de un sitio web único para el pago de los peajes.

Afirmó que las observaciones efectuadas en el marco de esta iniciativa de ley harán posible adoptar medidas, como la ampliación de los convenios entre las concesionarias y Carabineros de Chile.

Recogió también la sugerencia en cuanto a que las futuras infraestructuras que se construyan dispongan de cámaras, y que la información captada sea interoperable, de modo que sirva a los diversos órganos del Estado para el cumplimiento de sus fines. Agregó que, si bien en la actualidad se almacenan muchos antecedentes, falta inteligencia para atender los nuevos desafíos que se presentan.

La Honorable Senadora señora Sepúlveda instó a la Dirección General de Concesiones a incorporar prontamente los cambios sugeridos en los contratos de concesión. Añadió que los convenios entre Carabineros de Chile y ciertas autopistas, en tanto, debieran extenderse rápidamente a las demás.

Por último, planteó que el control en carreteras concesionadas probablemente trasladará los delitos a los caminos secundarios.

C.-Votación en general.

- **Puesto en votación en general el proyecto de ley, resultó aprobado por la unanimidad de los miembros de la Comisión, Honorables Senadores señores Castro Prieto, De Urresti y Gahona, y señoras Gatica y Sepúlveda.**

DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR

Antes de comenzar la discusión en particular, la instancia legislativa continuó escuchando a diversos invitados.

- [Exposición de la agrupación de víctimas de la delincuencia de la inseguridad en las autopistas concesionadas.](#)

El abogado de la agrupación de víctimas de la delincuencia de la inseguridad en las autopistas concesionadas, señor Sebastián Orellana, dio inicio a su exposición haciendo presente que la agrupación representa aproximadamente a cien personas que han sufrido daños producto de la falta de seguridad vial, principalmente en la Región Metropolitana.

Valoró la proposición de ley en examen. No obstante, connotó que muchas de las exigencias ya existen en la legislación, por lo cual, opinó, el proyecto se limitaría a reconocer y a reforzar los estándares de prestación de servicio de las concesionarias.

Precisó que los artículos 1º, inciso segundo; 23, numerales 1 y 2; 24, y 35 de la ley de concesiones de obras públicas, así como los artículos 62 y 63 de su reglamento, contemplan rigurosos requerimientos, dando cuenta de ello la doctrina y la jurisprudencia.

Pese a la observación realizada, sentenció que la iniciativa podría innovar en algunos aspectos.

Relevó que, en la actualidad, el modelo de concesiones vive una paradoja, toda vez que los estándares para la prestación del servicio en cuestión son elevados pero, al mismo tiempo, está en crisis.

Puso de manifiesto que la jurisprudencia de la Excelentísima Corte Suprema y la doctrina han señalado, fehacientemente, que los concesionarios están obligados a adoptar medidas de seguridad en pos de los usuarios más allá de lo prescrito en los respectivos contratos, al existir una regla general de actuación, conforme a la cual deben hacer todo lo posible para resguardarla. Sin embargo, lamentó, en los últimos meses se han conocido casos de encerronas, robos con intimidación, e incluso homicidios en las carreteras.

Al efecto, destacó que la máxima Corte del país, conociendo de la causa rol 10.649-2015, motivada por la muerte de una persona tras recibir el impacto de una piedra mientras transitaba por una autopista, sostuvo, en su considerando quinto lo siguiente:

“Si bien fue el accidente de Andrea Urrejola Montenegro el que motivó la dictación de la [ley N° 20.753](#), que estableció la posibilidad de exigir la instalación de rejas antivandálicas, la normativa propia que regula las concesiones viales, específicamente la ley de concesiones y su reglamento, ya establecían una regla general que obligaba a la demandada a garantizar la seguridad de los usuarios en la ruta y, en este sentido, era su deber adoptar todas aquellas medidas necesarias.”

Esa misma postura, acentuó, ha sido reforzada por el Consejo de Defensa del Estado en diversas oportunidades, al expresar que, habida cuenta de que el Estado ha descentralizado el servicio, corresponde a las concesionarias responder por los ilícitos contractuales, y no al Fisco.

Enfatizó que es posible concluir que la seguridad es inmanente a la prestación otorgada, motivo por el cual el administrador de las vías debe tener un rol activo en dicha dirección.

Con todo, previno, las autopistas alegarán amnistía intermedia, y que la modificación de la autoridad agrava las condiciones de ejecución de los contratos, generándoles perjuicios, por lo que deberán ser indemnizadas.

En relación con el último punto, aseveró que, conforme a la legislación, el Estado no tiene la obligación de repararlas, al existir una regla general de brindar seguridad a los usuarios. A mayor abundamiento, prosiguió, el proyecto operativiza la Convención Interamericana de Derechos Humanos, que establece igual imposición.

Las razones esgrimidas, vislumbró, descartan la hipótesis del hecho del príncipe.

Por otro lado, adicionó, tales empresas alegarán la falta de tipicidad del ilícito civil, cuestión que rechazó. Declaró que existe un deber supremo de reparación de estos ilícitos. En este punto, anotó que Chile se sometió voluntariamente a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la que impone la indemnización puesto que, con confianza legítima, las personas han transitado por una autopista concesionada que debiera cumplir con los estándares más altos de seguridad.

Sin embargo, criticó, actualmente no están los incentivos necesarios para que el modelo funcione adecuadamente. En la práctica, hizo ver, para las empresas referidas es más rentable pagar demandas y administrar litigios que dar cumplimiento a las exigencias mencionadas. Tal escenario se debe a los problemas interpretativos existentes; entre ellos, qué se entiende por seguridad; cuál es el procedimiento y el régimen civil aplicable (contractual o extracontractual); si rige la ley de protección del consumidor, y cuáles son los tribunales competentes.

Como se advierte, remarcó, el sistema está plagado de dificultades, que impiden a los usuarios -que ni siquiera pueden acceder a tiempo a las grabaciones del ilícito o accidente del que fueron víctima- tener suficientes herramientas para defender sus derechos, allanando el camino para que las concesionarias se aparten de los estándares de seguridad que la legislación les exige.

Complementando la exposición del señor Orellana, **el abogado de la agrupación de víctimas de la delincuencia de la inseguridad en las autopistas concesionadas, señor Michael Brito**, arguyó que la solución al problema descrito dice relación con el control de convencionalidad, es decir, que las autoridades obliguen a las empresas a reparar íntegramente a las víctimas, y a incrementar los niveles de resguardo.

Las enmiendas sugeridas en el proyecto en estudio, coincidió con su antecesor, apuntan en la misma dirección de la legislación, y las dudas interpretativas vigentes se mantienen. Una de ellas, afirmó, es el régimen civil aplicable. En razón de ello, estimó que debiera optarse por el modelo de responsabilidad contractual, donde los usuarios pagan por el servicio que reciben.

Luego, llamó a no olvidar que, en la Región Metropolitana, los delitos en las carreteras han ido en aumento, pasando de ilícitos que consistían en el robo de vehículos a homicidios. Esto, destacó, permite colegir que el crimen organizado se ha beneficiado de la debilidad del sistema de concesiones para actuar.

Adentrándose en el análisis de la iniciativa de ley, puso de relieve que el párrafo segundo, del literal b), que se propone incorporar al número 2 del artículo 23 de la ley de concesiones de obras públicas, deja claramente establecido que el régimen civil aplicable es el de responsabilidad contractual.

Hoy, remarcó, las concesionarias aseguran que su responsabilidad es extracontractual y se favorecen de ella, dado que, en tal contexto, las víctimas tienen que probar el hecho y el daño producido, lo que es difícil. Por eso, alabó la modificación citada.

Acerca del artículo 44 sugerido, en su inciso final, observó que ordena a los organismos públicos mantener la información entregada por quienes tienen el derecho de explotación de las rutas solo durante seis meses, plazo tras el cual debe ser eliminada. Consideró que el lapso es muy acotado, y que debiera ampliarse a cinco años, de manera que coincida con el de prescripción. Por ejemplo, en caso de fallecimiento de la víctima, sus familiares demandarán los daños y perjuicios mucho tiempo después, complementó.

Para concluir, hizo hincapié en que el objetivo de la iniciativa de ley es proteger a los usuarios y que, en ese marco, las medidas recomendadas son imprescindibles.

[- Exposición del Centro de Estudios Libertad y Desarrollo.](#)

El Coordinador del Congreso Nacional del Centro de Estudios Libertad y Desarrollo, señor Juan Ignacio Gómez, enunció que su intervención estaría centrada en los efectos del proyecto. Sobre el particular, advirtió que el primero que se aprecia es que, en los términos en que está redactado, su ámbito de aplicación se extenderá no solo a las vías concesionadas, sino también a otras obras en igual condición, tales como hospitales, cárceles, aeropuertos, puertos, e incluso a la Plaza de la Ciudadanía, en Santiago.

En atención a lo señalado, abogó por precisar su alcance para evitar, por ejemplo, que un reo demande al concesionario de la infraestructura en la que se encuentra privado de libertad por no prever todas las medidas para evitar un motín. Eso, opinó, se aleja del espíritu de la iniciativa en examen.

Continuando con el análisis de la proposición de ley, alertó que las modificaciones planteadas a los artículos 23 y 35 dan a entender que se altera el régimen de responsabilidad actual, pasando de una subjetiva a una objetiva.

En cuanto al artículo 35, puntualizó que este precepto determina cuándo es responsable la sociedad concesionaria de los daños sufridos por la víctima y cuándo lo es el Estado. Remarcó que la regla vigente prescribe que la empresa responderá siempre, salvo que sean exclusivamente atribuibles a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas después de haberse adjudicado el contrato de concesión. La razón de esta alteración, justificó, obedece a que la entidad pierde el control sobre el diseño de la obra y, simplemente, tiene que adherir a los cambios que le ordena la Administración.

Luego, recordó que entre el Estado y quien ejerce el derecho de explotación existe un acuerdo administrativo de por medio. En este contexto, estimó, debiera examinarse si entre los usuarios y este último hay un vínculo contractual.

En el mismo orden de ideas, connotó que el párrafo segundo de la letra b) que se propone incorporar al numeral 2 del artículo 23 de la ley de concesiones de obras públicas, emplea la locución “responsabilidad contractual”. Juzgo que sería conveniente detallar cuál es el origen de tal convención, y cuáles son las obligaciones de las partes, toda vez que la ley no dice que sea un contrato; el pago deriva de la facultad dada por ella, y la obra es un bien nacional de uso público.

Si bien el tag podría indicar un vínculo entre ambos, enfatizó, resulta difícil concluir que haya un acuerdo como el citado.

Haciendo suyas las palabras del profesor Enrique Barros, apuntó que, en todos los sistemas jurídicos modernos, la responsabilidad extracontractual constituye el estatuto general y supletorio. Por consiguiente, subrayó, en ausencia de una disposición expresa que disponga que hay un contrato, resulta difícil arribar a tal conclusión.

Explicó que el régimen aludido cobra importancia a la hora de determinar los deberes de cuidado infringidos. No obstante, observó que, en las concesiones, estos emanan de la ley y de las bases de licitación, y que por la heterogeneidad de las obras públicas es complejo establecer normas únicas sobre la materia.

Deteniéndose en la letra a) del numeral 2 del artículo 23 de la ley de concesiones -que no es objeto de enmiendas en el proyecto-, puso de manifiesto que, al enunciar las obligaciones que emanan del compromiso de dar continuidad a la prestación del servicio, señala que consiste en prestarlo en condiciones de absoluta normalidad, suprimiendo las causas que, entre otras cosas, originan peligrosidad a los usuarios de las obras.

Lo anterior, expuso, es un mandato genérico para que el Ministerio de Obras Públicas tenga un parámetro a fin de que, en las bases de licitación, se contemplen los mecanismos para reducir la peligrosidad en una infraestructura determinada. Vale decir, reveló, es un concepto amplio y variable.

Comentó que, si la peligrosidad está incluida, debería analizarse si las enmiendas que el proyecto pretende sumar se encuentran subsumidas en la letra a) del número 2 del artículo 23 o, por el contrario, difieren de las obligaciones de prevención de riesgos o de prestar asistencia, entre otras.

En la hipótesis de que la propuesta legal apunte en un sentido distinto, subrayó, convendría aclarar, para la historia de la ley, qué implica prevenir riesgos de todo tipo, para evitar interpretaciones contradictorias. Al efecto, razonó que podría entenderse como equivalente a que las autopistas deben ser resilientes a todo evento que comprometa la seguridad de los usuarios.

En relación con el mismo punto, relevó que el proyecto obliga a las concesionarias a adoptar los mecanismos de vigilancia, seguridad y asistencia necesarios para el resguardo de los usuarios y sus bienes, estándar que calificó de alto y que motivará un análisis económico de la distribución de los riesgos en las obras.

El párrafo segundo de la letra b) que se propone incorporar al numeral 2 del artículo 23 de la ley de concesiones de obras públicas, planteó, ahonda en el tema, al disponer que el concesionario responderá de conformidad al artículo 35, ya sea por falta de medidas, retardo en su adopción o mal funcionamiento.

Al tenor de lo dicho, reiteró la conveniencia de determinar el alcance de las obligaciones impuestas. A primera vista, constató, la iniciativa da a entender que el concesionario no puede fallar.

De ser así, sentenció, la iniciativa consideraría un régimen de responsabilidad estricta u objetiva, que en Chile solo existe en la ley de seguridad nuclear, debido a los riesgos que esta actividad supone. En consecuencia, llamó a reconsiderar tal decisión.

Sobre la incorporación de un nuevo número 3 al artículo 23, evidenció que su redacción reitera lo previsto en el numeral 2. Adicionalmente, reflexionó, siembra dudas interpretativas al emplear la expresión “al interior de las obras”, obligando a precisar el perímetro de la infraestructura.

Teniendo a la vista los comentarios vertidos, alertó que la propuesta de ley concesiona la seguridad pública, función que recae en el Estado y que es indelegable. Con todo, reconoció que las empresas aludidas están llamadas a cooperar en tal importante asunto, al administrar bienes fiscales. Enfatizó que el

artículo 44 prescribe una medida que puede aportar significativamente a la prevención de delitos en las vías concesionadas.

De acuerdo a datos de Carabineros de Chile, al año 2023, relató, del total de los delitos de alta connotación social -que ascendió a 91.658 casos-, el 19% corresponde a robos cometidos contra vehículos. Por eso, afirmó, disponer de sistemas de transferencia de información y datos entre las autopistas y ciertos órganos del Estado es sumamente relevante.

Sin embargo, manifestó que la forma en que está redactado el precepto aludido induce a confusiones. Así, acotó, se concluye al disponer que esta obligación puede imponerse por el solo ministerio de la ley, lo que podría significar que, sin parámetros técnicos, debieran incorporarse a un sistema público.

Con la redacción que tiene, remarcó, el artículo 44 podría dar pie a mayor incertidumbre que a certezas.

También recomendó que la norma citada mandate a que las bases de licitación y los contratos de concesión garanticen la adecuada integración entre las empresas y los organismos del Estado competentes, según la particularidad de cada obra pública.

En sintonía con lo señalado, se detuvo en el empleo de la voz “interoperabilidad”, calificando de trascendente su utilización -en los términos definidos en la [ley N° 19.880](#)-, ya que obligará a que los diversos sistemas conversen entre sí. No obstante, insistió, implica una especificación técnica en las bases de licitación.

Refiriéndose a la facultad del ministerio encargado de la seguridad pública de integrar la información, advirtió que el proyecto no contempla un paso previo, cual es su entrega por parte de la concesionaria a la referida Secretaría de Estado.

Adicionalmente, notó, será necesario determinar el sentido y alcance de tal deber, además que, ineludiblemente, supondrá la aplicación de inteligencia artificial.

Opinó que no es trivial, particularmente de cara a la tramitación de un proyecto de ley sobre datos personales, que una norma, sin mayores exigencias, obligue a entregar información de flujo de patentes, de colores de vehículos y otros antecedentes, sin ningún tipo de resguardo.

Asimismo, destacó que el artículo 44, en su inciso tercero, faculta a las municipalidades para celebrar convenios con el ministerio encargado de la seguridad pública, en circunstancia de que hoy las corporaciones edilicias no

tienen atribuciones concretas en dicha materia, sin perjuicio de la entrega de datos para fines de prevención u otros relevantes.

Concluyendo su exposición, sostuvo que el proyecto en examen deja varias inquietudes, mas adelantó que un trabajo acabado y acucioso puede dar paso a una ley que aborde de buena manera, desde la lógica de las concesiones, los desafíos en seguridad pública, teniendo en consideración las obligaciones que, razonablemente, se pueden establecer para los concesionarios de obras públicas en abstracto en la ley, y las consecuencias que tendrá en la práctica.

Por último, aseveró que si bien el artículo 44 es el que presenta más deficiencias en su redacción es, al mismo tiempo, el que brinda mayores oportunidades de generar un buen texto normativo.

Finalizada la exposición de los invitados, los Honorables Senadores presentes expresaron sus apreciaciones y formularon consultas en torno a la iniciativa de ley.

El Honorable Senador señor Castro Prieto puso de relieve que la opción de los usuarios por ciertas vías se debe, en parte, a que el concesionario ofrece garantías, como la seguridad.

Su Señoría consultó qué responsabilidad cabe a las empresas si una tercera persona lanza piedras a los vehículos que transitan por las carreteras y daña al conductor. Igual interrogante formuló en el caso de las encerronas.

Acotó que, de acuerdo a los planteamientos efectuados por los invitados, las concesionarias deberán responder por estos actos. Evidenció que, el sentido común, por el contrario, indica que la responsabilidad es de quien comete el ilícito.

A su turno, **el Honorable Senador señor De Urresti** aseveró que, según la información proporcionada, las víctimas de ilícitos en vías concesionadas no demandan al Estado por falta de servicio, sino a las empresas concesionarias, aludiendo a la responsabilidad civil extracontractual.

Resaltó que el proyecto en tramitación apunta a determinar al encargado de asumir los riesgos y daños sufridos en una infraestructura concesionada. Por tal razón, continuó, la responsabilidad debe quedar claramente establecida en los contratos de concesión y en las bases de licitación, a fin de que las empresas hagan las inversiones pertinentes.

El Honorable Senador señor Gahona, coincidió con la observación del Centro de Estudios Libertad y Desarrollo, respecto a circunscribir el proyecto a las autopistas.

En cuanto a la intervención del legislador que le antecedió en el uso de la palabra, opinó que el Estado concede la construcción y operación de una obra, mas no la seguridad pública, lo que no obsta a exigir la instalación de cámaras u otro tipo de medidas.

Cuestionó la idea de atribuir responsabilidad a las concesionarias por los daños sufridos por los usuarios, cuando es el Estado el que fija las características de la obra a ejecutar y explotar.

Connotó que si las concesionarias deben asumir todo evento que suceda en las autopistas, cabría preguntarse qué ocurría en el caso de aquellas que administra el Estado. Siguiendo el criterio adoptado, dedujo, este último debiera hacerse cargo también.

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García, reiteró que, para el organismo que integra, el peaje es un tributo, y que así lo ha entendido la mayoría de la doctrina.

Las competencias traspasadas a las concesionarias, prosiguió, radican en la construcción y ejecución de las obras públicas, y no en las funciones concentradas en el Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Sin perjuicio de lo dicho, recalcó, el Ministerio de Obras Públicas colabora activamente en tal materia, lo que se refleja, verbigracia, en las exigencias de incorporar cámaras en ciertos sectores de la Ruta 5, infraestructuras que permitirán a los órganos encargados de la seguridad pública y de la persecución de los delitos, mejorar su quehacer.

Enseguida, reconoció que el régimen de responsabilidad aplicable a las concesionarias es discutible. Sin embargo, precisó, la tendencia es optar por la extracontractual. Informó que, a diferencia de otras, las rutas concesionadas tienen al menos dos seguros que les son aplicables, el de daño y el de responsabilidad civil.

En cuanto a los delitos en las distintas vías, sostuvo que el porcentaje de ilícitos en las administradas por terceros es significativamente inferior al de las demás. En efecto, acotó, el total de denuncias fuera de autopistas urbanas llegó, el año 2023, a 1,13%.

Además, dijo, en las obras concesionadas los esfuerzos se han concentrado en elevar los estándares de seguridad. De hecho, profundizó, en las de Santiago hay cerca de mil cámaras en operación. No obstante, aclaró, el problema no está en la generación de la información, sino en su análisis y tratamiento para prevenir y perseguir delitos.

Manifestó que, el año 2005, los Ministerios del Interior y Seguridad Pública y de Obras Públicas, y las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública,

firmaron un convenio de colaboración, en el cual se distinguían las competencias de cada entidad. En él, puntualizó, a la Cartera de Obras Públicas le correspondió la coordinación con las sociedades concesionarias, mientras que, al órgano encargado de la seguridad pública, utilizar los antecedentes entregados en la persecución de los hechos ilícitos.

Finalmente, destacó que los contratos de explotación aludidos, así como sus modificaciones, tienen la flexibilidad suficiente para incrementar los estándares del servicio, poniendo a disposición de las instituciones competentes las herramientas a su alcance.

El abogado de la agrupación de víctimas de la delincuencia de la inseguridad en las autopistas concesionadas, señor Sebastián Orellana, insistió en que las empresas se amparan en su condición de privadas y en la calidad de tributo del peaje para impetrar el régimen de responsabilidad extracontractual.

El Estado, continuó, se escuda en el artículo 35 de la ley de concesiones de obras públicas para eximirse.

Así, comentó, se aprecia en la causa rol C 1078-2023, en la que el Consejo de Defensa del Estado alegó que la sola descentralización impone que sean los órganos con este carácter y no el patrimonio general del Fisco de Chile los que deban responder por los ilícitos extracontractuales. La misma lógica, relevó, se aplica a las empresas concesionadas.

El escenario descrito, criticó, ha dado paso a la incertidumbre y esta, a su vez, ha dañado a los usuarios, que no saben contra quién dirigirse.

El régimen aplicable, reiteró, es un asunto esencial, agregando que no parece descabellado que un usuario que paga por utilizar un servicio tenga una relación contractual con la empresa que lo presta.

Asimismo, consideró que el Estado, en virtud de los acuerdos internacionales celebrados, optó por un sistema punitivo de responsabilidad penal de las personas jurídicas. Adicionó que, tras ampliarse el catálogo, hoy las concesionarias deben hacerse cargo de los cuasidelitos cometidos en ellas, como también de aquellos realizados con infracción de reglamento. Es decir, aclaró, si las empresas infringen su deber de resguardo, deben responder penalmente.

Aseveró asimismo que, en un sistema de autorregulación, las concesionarias son las primeras llamadas a evitar los ilícitos.

En cuanto a la consulta del Honorable Senador señor Castro Prieto, reconoció que si bien la autopista no es la autora del hecho que causa el daño, pesa sobre ella la obligación de instalar rejas antivandálicas para prevenir ese

tipo de conductas. Además, aun cuando tal deber no existiera, hay una regla general que le impone la obligación de resguardar la seguridad de los usuarios. Lo mismo ocurre, destacó, en el caso de encerronas.

Por tal razón, pormenorizó, las empresas tienen que poner cámaras y dar aviso inmediato a las autoridades de hechos como el referido. En este punto, recordó que prestar asistencia en los caminos y tener buena iluminación son elementos esenciales para evitar delitos, particularmente en ciertos sectores.

En lo que concierne a la responsabilidad, relató que, de acuerdo al sistema interamericano, la del Estado es objetiva e indivisible. No obstante, lamentó, la legislación nacional no se ajusta a tales exigencias. En consecuencia, juzgó adecuado avanzar hacia un modelo de responsabilidad estricta por parte de las autopistas.

El Coordinador del Congreso Nacional del Centro de Estudios Libertad y Desarrollo, señor Juan Ignacio Gómez, abocándose a la interrogante planteada por el Honorable Senador señor De Urresti, sugirió perfeccionar la redacción del artículo 44, de modo que este precepto se adapte al esquema de las obras públicas.

Respecto a la responsabilidad, previno que serán los legisladores quienes decidirán si el modelo extracontractual se mantendrá. Remarcó que actualmente las concesionarias tienen la obligación de responder, pese a lo difícil que resulta para las víctimas la prueba de los hechos. Ello, ahondó, porque deben acreditar que el daño se produjo por infracción al deber de cuidado y que hay un nexo causal entre ambos.

Además, arguyó, el régimen es subjetivo, lo que supone la existencia de dolo o negligencia por parte de las empresas. Si, por el contrario, ilustró, se opta por la contractual, habrá que determinar cuáles son las cláusulas de la convención y los deberes transgredidos. Por consiguiente, evidenció, no puede afirmarse a priori que esta última es mejor que la actual.

El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, anunció que la entidad que dirige estima necesario introducir algunas enmiendas al texto en estudio.

No obstante, antes de adentrarse en dichas modificaciones, dio a conocer ciertas medidas adoptadas en relación con la seguridad en las vías concesionadas.

Al efecto, recordó que, actualmente, el órgano trabaja en la generación de las segundas concesiones. En estas, aseveró, se busca que las obras ofrezcan mejores prestaciones, tanto para los usuarios como para quienes viven en sus inmediaciones. A modo de ejemplo, relató que en la ruta que une Santiago con Los Vilos -proyecto cuyo monto asciende a MM US\$ 1.400-, se

perfeccionarán las condiciones de accesibilidad para los poblados aledaños y se considerarán nuevos enlaces; cámaras de vigilancia conectadas a Cenco; iluminaciones; paraderos; ciclovías, y otras innovaciones que redundarán en mayor seguridad.

Sostuvo que la Dirección General de Concesiones no solo enfrenta las dificultades que se han expuesto en la discusión de esta proposición de ley, tales como encerronas o el uso de las vías concesionadas por el crimen organizado, sino también las infracciones a la ley del tránsito por parte de los usuarios. Particular relevancia atribuyó a aquellas vinculadas al exceso de velocidad, que representan el 84% del total. Al respecto, previno que cuando se supera en 60 kilómetros por hora el máximo permitido, la conducta reviste carácter de delito.

Si bien, añadió, esta última hipótesis se regula adecuadamente en la [ley N° 21.495](#) -conocida como Cati-, el órgano a su cargo ha decidido anticipar algunas decisiones.

En el mismo orden de ideas, remarcó que la alcaldesa de Vitacura, frente al significativo incremento de carreras clandestinas en la Costanera Norte y el gran peligro que estas implican para las personas que transitan por la ruta, hizo una denuncia al Ministerio Público, con el objetivo de rastrear y perseguir eventuales delitos, acción que motivó la presencia de Carabineros de Chile en las salas de control de la empresa concesionaria.

Afirmó que se espera que la participación de la institución referida se transforme en un protocolo de funcionamiento, innovación que, subrayó, no requerirá de un proyecto de ley.

Adicionalmente, postuló que la constatación de infracciones por exceso de velocidad -algunas de ellas asociadas a la perpetración de delitos-, se logra de manera sencilla, gracias a la aplicación de tecnología. Agregó que la información obtenida es traspasada a las policías.

Finalmente, propuso la realización de un seminario, a fin de conocer experiencias comparadas, particularmente la de aquellos países que han abordado de manera distinta la materia objeto de regulación en esta iniciativa legal. Tal es el caso, pormenorizó, de Brasil, que cuenta con policía de carretera, y de Colombia, que considera el aporte a un fondo de seguridad por la sociedad concesionaria.

Complementando la intervención anterior, **la Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señora Patricia Vásquez**, arguyó que, recogiendo las observaciones efectuadas en sesiones anteriores, el órgano que integra sugiere introducir ciertos cambios menores al texto despachado por la Comisión de Seguridad Pública, que resultan significativos para la tramitación del proyecto.

Comunicó, en primer lugar, modificaciones al número 1 del artículo único, a fin de acotar la obligación de seguridad a las concesiones de obras viales, y circunscribir los riesgos a aquellos vinculados a estos.

Además, prosiguió, atendida la reciente publicación de la ley de seguridad privada, se sugiere que el artículo 44, cuya inclusión pretende el numeral 3, y que impone el deber a las concesionarias de entregar cierta información a las policías, esté en sintonía con lo dispuesto en el cuerpo normativo referido. Así, acotó, se insta a que su redacción sea similar a la del artículo 6° de la [ley N° 21.659](#), el que, en su inciso primero, reza lo siguiente:

“Artículo 6.- Las entidades obligadas deberán transmitir al Ministerio Público y a las policías, previo requerimiento y en el menor plazo posible, los datos personales y las placas patentes únicas de los vehículos que ingresen a sus recintos. Para ello podrán utilizar los sistemas instalados por las empresas de seguridad privada que permitan comprobar la información de forma simultánea, interoperando para tal efecto.”.

La propuesta, justificó, hará coherente ambas normativas y evitará futuros problemas de interpretación.

Luego, destacó que, en atención a la importancia que tiene la seguridad para las concesiones, se ha trabajado con las empresas para determinar los puntos más conflictivos y establecer algunas medidas en las que puedan contribuir en su carácter de privados. En tal contexto, reveló, surgió la idea de que los antecedentes de aquellas personas que circulan a una velocidad mayor a la establecida en la legislación y que sea superior a 160 kilómetros por hora, queden en un registro, instrumento que estará a disposición de los órganos encargados de la investigación penal. Esta idea piloto, connotó, podrá replicarse en otras obras concesionadas.

Juzgó que las labores de seguridad desarrolladas por las concesionarias constituyen acciones de colaboración a las autoridades competentes. Remarcó que actualmente existe el Manual de Operaciones Multi-institucional ante Emergencias, conocido también como Manual ABC, el que obliga al personal de los servicios médicos de urgencia; a Bomberos de Chile, y a Carabineros de Chile a actuar en casos de emergencias o de catástrofe.

Anheló la posibilidad de incorporar en él materias de seguridad, lo que posibilitaría regular y establecer un procedimiento práctico y ágil en todos los contratos, logrando una cooperación más eficiente de las concesionarias en asuntos de dicha índole.

Finalizada la exposición de los invitados, **el Honorable Senador señor De Urresti** manifestó su preocupación ante las soluciones previstas por los representantes del Ministerio de Obras Públicas. Opinó que el modelo de

concesiones vigente es asimétrico, facultando a las empresas a hacer cuanto quieran. El Estado, en tanto, lamentó, se sustrae de esta realidad.

Profundizando en su comentario, señaló que, en la Región de Los Ríos, la instalación de cámaras de seguridad en las vías concesionadas ha tardado dieciocho meses, lapso durante el cual los delitos han continuado. Recordó que dichos caminos son bienes nacionales de uso público y, en consecuencia, concluyó que sus administradoras debieran tener un rol activo en seguridad.

Resaltó también que el desequilibrio mencionado se aprecia en que solo después de muchos años y tras arduas peticiones, se ha conseguido que quienes viven a metros de las casetas de pago y están obligadas a pasar por ellas, no paguen peaje.

De este modo, abrigó pocas esperanzas respecto a las propuestas no legislativas planteadas por los representantes del Ministerio de Obras Públicas. Estimó que las concesionarias debieran tener comunicación y coordinación directa y en línea con las policías. No obstante, evidenció, no hay diálogo entre ellas, lo que refleja que a las empresas solo les importa la obtención de ganancias. En este contexto, abogó por reevaluar los contratos de concesión suscritos y tomar ciertas medidas, como la creación de un fondo de seguridad, como lo ha hecho Colombia. Sobre el particular, consultó por qué una decisión similar no se ha adoptado en Chile.

Finalmente, hizo ver que, en tanto no se corrija la asimetría descrita, y cualquiera que sea la reforma legal que se impulse, ningún cambio se logrará, perpetuándose la inseguridad de los usuarios.

A su turno, **el Honorable Senador señor Flores** valoró el sistema nacional de concesiones. Sin embargo, alertó, Chile no es el mismo país de hace treinta años, cuando aquel fue creado. Hoy, recalcó, la situación de seguridad es diametralmente opuesta a la existente en la década de los '90 y, en consecuencia, supone estándares distintos.

El diseño de los contratos, subrayó, no solo debe efectuarse en base a reglas claras y atractivas para el mundo privado, sino también pensado en la ciudadanía, lo que exige normas flexibles para adaptarse a las nuevas realidades, más aun cuando los convenios celebrados son a largo plazo.

Llamó a no olvidar que las utilidades obtenidas por las empresas concesionarias demuestran que la construcción y mantenimiento de las obras públicas es un buen negocio, y que Chile sigue siendo un país atractivo para la inversión privada internacional.

Sin embargo, instó a aumentar ciertos estándares en las referidas negociaciones, entre ellos, los de seguridad. En este punto, reconoció que el

país avanza a pasos acelerados hacia una situación de pérdida de control del orden público, y postuló que, en tal escenario, es indispensable que las concesionarias dispongan de cámaras que transmitan en tiempo real y no meras grabaciones, como ocurre actualmente. Además, criticó, las imágenes solo son entregadas si un tribunal así lo obliga.

En definitiva, sentenció, se requiere interoperatividad del sistema de registro de información para que las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública puedan actuar de inmediato.

Asimismo, vislumbró que otro aspecto a tener en cuenta es el diseño de las carreteras. Sobre el particular, hizo hincapié en que los portonazos y otras acciones delictivas tienen lugar en las entradas o salidas de las pistas, al ser estas de una sola vía, o en zonas oscuras y sin cámaras. Agregó que las nuevas licitaciones debieran tener en consideración estos puntos y brindar la solución correspondiente, más aún cuando los contratos que se celebren en los próximos meses se extenderán hasta la década del '40, e incluso del '50.

Por último, alertó que el proyecto en la Comisión de Seguridad Pública incluía una disposición transitoria que obligaba a las concesiones en operación a adaptarse a las exigencias de esta ley dentro del plazo de dos años contados desde su publicación. Sin embargo, lamentó, el precepto fue rechazado. Por tal razón, abogó por su reincorporación.

El Honorable Senador señor Gahona coincidió con las apreciaciones manifestadas por los legisladores que le antecedieron en el uso de la palabra. De hecho, detalló, el sistema de concesiones requiere ciertos ajustes para mejorar el servicio que reciben los usuarios.

Hoy, sostuvo, el foco está puesto en la construcción de las infraestructuras, dejando en un segundo plano a la operación y, particularmente, a la experiencia de servicio.

Admitió que los contratos y la legislación obligarán a hacer las adecuaciones aludidas gradualmente para dar certezas a los inversionistas, de manera que la alianza público-privada siga resultándoles atractiva. Además, juzgó, habrá que contemplar los mecanismos de flexibilidad pertinentes en los contratos que se celebrarán próximamente.

Fijando su atención en las enmiendas anunciadas por los representantes de la Dirección General de Concesiones, las compartió, puesto que, a su juicio, la propuesta legal debe circunscribirse a las autopistas.

Sin embargo, advirtió que ello no obsta a la necesidad de resolver otras dificultades del sistema de concesiones que escapan a este futuro texto legal, para lo cual se podría conformar una mesa de trabajo entre el Ejecutivo y los asesores parlamentarios.

Posteriormente, llamó a cuestionarse si las concesiones deben recaer en la construcción y operación de las obras viales o extenderse también a la seguridad pública. Opinó que las licitaciones dicen relación con la edificación de tales infraestructuras, su administración y con la colaboración al Estado en materia de seguridad pública.

El último actor mencionado, subrayó, es el que tiene el control del orden público y detenta el uso de la fuerza. No corresponde, clarificó, a las concesionarias asumir tal función.

Deteniéndose en los comentarios vertidos por los integrantes de la Comisión, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, aseguró que existe la tecnología a la que aludió el Honorable Senador señor Flores. De hecho, especificó, se están instalando, a lo largo del país, cámaras de alta definición. Tal es el caso, acotó, de aquellas que se pondrán en la Región de Los Ríos, que permitirán tener una visión de hasta tres kilómetros a cualquier hora del día.

Ante una consulta del Honorable Senador señor De Urresti, afirmó que la colocación de los citados dispositivos alcanza un 44, 5% de ejecución en la mencionada región.

También alertó que las modificaciones de los contratos de concesión suponen la dictación de decretos supremos por parte de Su Excelencia el Presidente de la República. Así, detalló, lo exige la ley general de concesiones, a fin de dar estabilidad a la inversión extranjera y nacional.

Sin embargo, recordó que la Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2024 contempla dos medidas para simplificar el proceso. Por un lado, profundizó, faculta que todo proyecto relacionado con la seguridad pública, incluida la recuperación de terrenos aledaños a las rutas, cuente solo con la autorización de la Dirección de Presupuestos, eliminando la evaluación del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

Por otro, prosiguió, faculta a la Ministra de Obras Públicas, por orden del Primer Mandatario, a firmar las modificaciones de contratos, reduciendo, en consecuencia, su tramitación.

Deteniéndose en el número 3 del artículo único del proyecto, valoró la redacción del artículo 44 propuesto, y remarcó que no vulnera la ley de protección de datos personales.

Resumiendo sus planteamientos, puso de relieve que hay tecnología y capacidades suficientes para transmitir los antecedentes en tiempo real. Solo resta, relevó, construir un sistema en el cual la información fluya más rápido. En eso, previno, hay una limitante, ya que el Ministerio de Obras Públicas no posee

todas las herramientas, al no estar considerada la seguridad en el Manual ABC, lo que dificulta la adopción de medidas por parte de las concesionarias ante hechos delictivos.

Acerca de un comentario vinculado a los asaltos de vehículos que transportan mercadería y que circulan por rutas no concesionadas, destacó que la Dirección de Concesiones trabaja con las asociaciones gremiales de camioneros para abordar la situación. Hizo presente que la licitación del tramo Caldera-Antofagasta, durante el año en curso, contempla áreas de descanso con altos estándares de seguridad.

En lo que atañe a los contratos vigentes, razonó, la Cartera de Obras Públicas deberá determinar cuánto podrá exigirse a las actuales sociedades concesionarias, por medio de una modificación de contrato, debido a los tiempos involucrados, y cuánto quedará para los siguientes. Para estas últimas, aseveró, la Secretaría de Estado que representa ha levantado los requerimientos de seguridad efectuados por esta Comisión.

Refiriéndose a la eventual creación de un fondo de seguridad como el existente en Colombia, remarcó que una acción similar podría debatirse en el Congreso Nacional, cuestión que fue rebatida por integrantes de la Comisión por recaer en asuntos de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

El Honorable Senador señor Núñez consultó si lo anterior dice relación con la empresa Desarrollo País.

El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, afirmó que no existe vinculación entre ambos. Agregó que la creación del fondo indicado solo supondrá una carga al contrato de concesión, al ordenar que un porcentaje de lo recaudado a título de peaje se destine a la seguridad en las rutas.

Abordando las críticas al modelo actual de concesiones, enunció que en los nuevos acuerdos se consideran plazos variables para controlar las ganancias de las empresas, así como la experiencia de servicio del usuario, la que abarca la seguridad.

El Honorable Senador señor Flores clarificó que las empresas concesionarias no deben asumir el rol que el ordenamiento jurídico encomienda a las policías. Sin embargo, razonó, el sistema de seguridad pública que se espera alcanzar no solo dice relación con la responsabilidad de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, sino también con la colaboración de otros actores, entre ellos, de las concesionarias. A reglón seguido, juzgó que gran parte de la dotación de Carabineros de Chile, que debiera estar centrada en el resguardo del orden público, para prevenir y controlar la delincuencia, está abocada a otras tareas, como la dirección del tránsito; la constatación de lesiones, y a efectuar notificaciones. Por lo tanto, instó a repensar su participación en ellas.

Añadió que, en el marco descrito, las concesionarias de la red vial del país no pueden limitarse a velar por sus ganancias, debiendo contribuir a hacer de Chile un país seguro.

El Honorable Senador señor Núñez valoró la disposición del Ejecutivo para avanzar en esta importante iniciativa de ley. Consideró que no solo la acción de los delincuentes torna insegura las vías concesionadas, sino también la de los automovilistas que circulan de manera imprudente. Acerca de la tramitación del proyecto, propuso la creación de una mesa de trabajo entre el Ejecutivo y los asesores parlamentarios, a fin de avanzar rápidamente en los cambios que se incorporarán al texto aprobado por la Comisión de Seguridad Pública.

En cuanto a las enmiendas de tipo administrativo anunciadas por los representantes del Ministerio de Obras Públicas, las celebró, mas consignó que los legisladores no pueden dar garantías de su realización, a diferencia de lo que ocurre con la proposición de ley.

La Honorable Senadora señora Gatica consultó cuándo concluiría la instalación de las cámaras de seguridad mencionadas anteriormente. Al efecto, recordó que fueron anunciadas por el Ministro de Obras Públicas el primer semestre del año 2022.

El Honorable Senador señor Gahona manifestó interés por conocer la cantidad de delitos de alta connotación social que se produce en las autopistas concesionadas, y qué porcentaje representa respecto del total.

El Honorable Senador señor Núñez concordó con la preocupación expresada por el legislador que le antecedió en el uso de la palabra. No obstante, previno que dicha información escapa de las materias de competencia de la Dirección General de Concesiones. Por tal razón, planteó la necesidad de volver a invitar al Subsecretario de Prevención del Delito, manifestándole que su presencia en la instancia legislativa es imprescindible para continuar con la discusión.

Atendiendo la consulta del Honorable Senador señor Gahona, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, afirmó que la entidad que encabeza no tiene los datos específicamente consultados.

Con todo, puso de relieve que el organismo que dirige ha trabajado en conjunto con la Subsecretaría de Prevención del Delito en las medidas a implementar en las autopistas. En efecto, concluyó, el año pasado se invirtieron más de MM \$ 1.400 en el mejoramiento de cámaras y en la iluminación de puntos identificados como riesgosos.

- Exposición de la Subsecretaría de Prevención del Delito.

El Jefe de Asesores de la Subsecretaría de Prevención del Delito, señor Rodrigo Muñoz, señaló que de los tres numerales que conforman el artículo único de la iniciativa de ley, es el último el que reviste mayor interés para el órgano que representa. Respecto de los otros dos, aseveró, la Subsecretaría está conteste con los planteamientos efectuados en sesiones anteriores por la Cartera de Obras Públicas.

Acerca del número final, que incorpora un artículo 44, nuevo, al [decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas](#), con el objeto de obligar a las concesionarias a transmitir y proporcionar, al Ministerio Público y a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, de forma automatizada y en tiempo real, información de los vehículos que circulen por las infraestructuras bajo su administración, juzgó que constituye un aporte, toda vez que regula el traspaso de los datos capturados por las autopistas al Estado, contribuyendo a la labor de dar protección a la población.

Adicionalmente, relevó que la iniciativa en estudio se alinea con dos importantes proyectos tecnológicos impulsados por la Subsecretaría que integra; a saber, API auto seguro y SITIA. Pormenorizó que el primero permite hacer seguimiento de los vehículos robados, mientras que el segundo corresponde al sistema integrado de teleprotección e inteligencia artificial.

Postuló que la incorporación del artículo 44 a la ley de concesiones de obras públicas facilitará la implementación de este último, al conferir al futuro ministerio encargado de la seguridad pública la calidad de operador e integrador de la información.

Sobre la posibilidad de que las municipalidades puedan celebrar convenios con la Cartera de Seguridad Pública para compartir antecedentes, lo calificó de relevante, relatando que así ocurre hoy con aquellas que tienen pórticos, a fin de perseguir el robo de automóviles.

Si bien a grandes rasgos estuvo conteste con la propuesta legal en debate, hizo ver la necesidad de revisar su redacción, a fin de que haya coherencia entre esta y la futura ley de protección de datos personales ([Boletín N° 11.144-07](#)).

Asimismo, para evitar confusiones, instó a poner atención en los criterios orientadores respecto del envío de la información al Ministerio Público y a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública.

Ahondando en las innovaciones tecnológicas impulsadas por la Subsecretaría de Prevención del Delito, recordó que en la Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2024 se aprobó una glosa que faculta

el desarrollo del proyecto SITIA. Además, connotó, es una promesa del Primer Mandatario tener un sistema de televigilancia con inteligencia artificial, tal como ocurre en otros países.

La iniciativa nombrada, especificó, se encuentra en una fase inicial, mas, a fin del año en curso o a principios del siguiente, comprometió, se tendrán las primeras muestras de su operación.

Detalló que SITIA estará enfocado en la búsqueda de autos robados y de personas desaparecidas o prófugas de la justicia, y en el reconocimiento de patrones respecto de conductas delictuales que sean importantes de seguir por el Estado. En ningún caso, clarificó, supondrá un sistema de reconocimiento facial o de información biométrica.

Sostuvo que la finalidad del proyecto referido será integrar distintas bases de datos, tal como se aprecia en el gráfico que sigue:

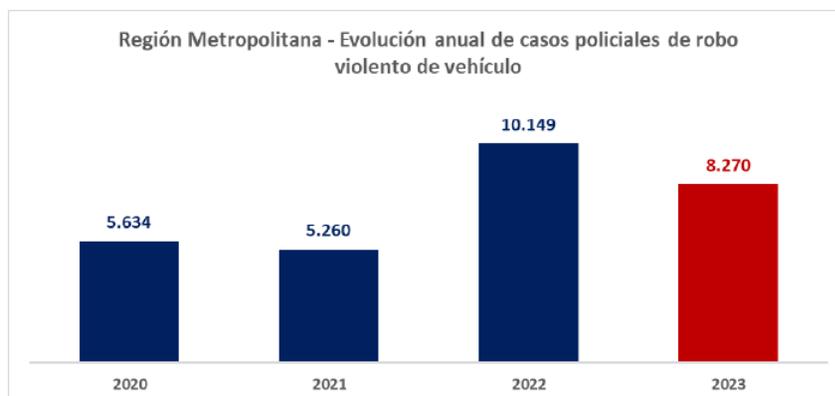


Luego, expresó que, junto con el Ministerio de Obras Públicas, la Subsecretaría de Prevención del Delito ha impulsado una iniciativa enfocada en el robo violento de vehículos, la que ha tenido importantes avances durante el año 2024.

En efecto, prosiguió, si se revisan las estadísticas, es posible advertir que dicho delito decreció cerca de un 17% entre los años 2022 y 2023.

La medida, enfatizó, se complementa con el plan antiencerronas de la Región Metropolitana -implementado en conjunto con Carabineros de Chile-, que ha arrojado resultados positivos, como se observa en la lámina siguiente:

Gráfico N°3: Evolución anual de casos policiales de robo violento de vehículo – Región Metropolitana
Período enero-diciembre 2020-2023



De igual modo, celebró la colaboración público-privada contemplada en el proyecto de ley para disminuir el robo violento de vehículos, y aseguró que esta alianza ha sido promovida también por el órgano que representa, dando buenos resultados. Destacó la inversión de las autopistas en seguridad, así como los esfuerzos del Servicio de Registro Civil e Identificación; de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, y de las asociaciones de seguro.

El Honorable Senador señor Flores constató que, en la minuta acompañada por la Dirección General de Concesiones -y en la presentación de la Subsecretaría de Prevención del Delito- se da cuenta de la instalación de cámaras interconectadas como uno de los proyectos en ejecución.

Su Señoría valoró el esfuerzo inicial. Sin embargo, alertó que no queda claro el número de dispositivos ni la fecha de término de su montaje.

Comentó que, en el caso de la Región de Los Ríos, se señala que la empresa concesionaria ha solicitado siete cámaras interconectadas con CENCO. No obstante, lamentó, se desconoce la cantidad total.

En lo que concierne a la tecnología para la identificación de vehículos robados, recordó la existencia del Banco Unificado de Datos (BUD), plataforma informática que permite que las instituciones vinculadas al proceso penal compartan e intercambien información en línea para mejorar la toma de decisiones, y contribuir al seguimiento y desarrollo de políticas públicas. Consultó si esta herramienta se encuentra en funcionamiento.

Para concluir, adelantó que la falta de financiamiento del mecanismo referido ha implicado una desconexión entre los hechos de inseguridad y la respuesta de Carabineros de Chile.

El Honorable Senador señor Gahona, a su turno, preguntó qué porcentaje de los robos violentos de automóviles tiene lugar en vías concesionadas.

Por otra parte, expresó interés por saber cómo se ha materializado la colaboración de las autopistas en seguridad pública, y si los MM\$ 1.400 corresponden a inversiones del Estado o de estas últimas.

Aseveró que las empresas concesionarias poseen imágenes, videos y otro tipo de información relacionada con la comisión de ilícitos. Consultó si los antecedentes llegan oportunamente a las policías y al Ministerio Público, y quién coordina su traspaso.

Adicionalmente, solicitó información del tiempo que tarda Carabineros de Chile y la Fiscalía en llegar al lugar donde se produjo una encerrona. También preguntó sobre la coordinación con los municipios respecto de las medidas preventivas a las salidas de las autopistas.

El Jefe de Asesores la Subsecretaría de Prevención del Delito, señor Rodrigo Muñoz, afirmó que el organismo colabora y trabaja con la seguridad municipal y la privada. Agregó que hay siete tareas vinculadas al mundo privado. Así, subrayó, se han realizado esfuerzos por coordinar la información que está circulando. Sin duda, reconoció, es un desafío, y parte de él será asumido por medio del proyecto SITIA.

Refiriéndose a qué se hace cuando se detecta, por parte de las concesionarias, el paso de un vehículo cuya patente ha sido adulterada o que ha servido para cometer un delito, reveló que, salvo ciertas excepciones, en la actualidad tales antecedentes no llegan al Ministerio Público ni a las policías.

Por dicha razón, reflexionó, el primer desafío de la Subsecretaría de Prevención del Delito es integrar las diversas bases de datos, lo que incluye cerca de veinte convenios con el sector privado. La medida, junto con la tarea que realiza Carabineros de Chile, postuló, permitirá elaborar estrategias adecuadas para este tipo de situaciones.

Asimismo, prosiguió, se trabaja conjuntamente con las municipalidades y con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para incrementar los controles preventivos. Remarcó que la Cartera de Estado nombrada, además, ha puesto atención en los talleres de desarmadura, toda vez que los mercados secundarios también son un problema.

Destacó que el plan nacional de fiscalizaciones del año 2023 fue muy exitoso, y que para el 2024 se espera avanzar en un 25% más, e integrar la labor del Servicio de Impuestos Internos y la del Servicio Nacional de Aduanas, entre otros organismos.

En lo que respecta a la cooperación del mundo privado, recordó las acciones enmarcadas en la ley de seguridad privada. Adicionalmente, anunció que la Subsecretaría puede pedir información para que remitan a las policías y

al Ministerio Público, de manera interoperable, rápida y eficaz, los datos almacenados.

En cuanto a la consulta del Honorable Senador señor Flores sobre el Banco Unificado de Datos, explicó que considera dos fases, una analítica y otra operativa. Esta última, administrada por el Ministerio Público y consistente en compartir e intercambiar antecedentes en línea para mejorar la toma de decisiones, pormenorizó, se encuentra en funcionamiento. El BUD analítico, en tanto, a cargo de la Subsecretaría de Prevención del Delito y que está orientada al análisis estadístico-delictual, lamentó, no está en funcionamiento.

Sin embargo, connotó que el año pasado se celebró un convenio con la Fiscalía para reactivar este instrumento, con lo cual se espera que durante el 2024 esté en marcha.

El Honorable Senador señor Flores solicitó precisar durante cuánto tiempo Carabineros de Chile no ha podido usar la tecnología referida.

El Jefe de Asesores de la Subsecretaría de Prevención del Delito, señor Rodrigo Muñoz, sostuvo que hace quince años se legisló respecto de la Base Unificada de Datos. Explicó que la información solicitada no la tiene, ya que el organismo que integra no posee una relación directa con las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, al competir esta función a la Subsecretaría del Interior. No obstante, reconoció, ha pasado mucho tiempo sin que el BUD analítico opere. Con todo, afirmó que las policías han tenido acceso a la información anonimizada o no anonimizada de ambas recopilaciones.

Acerca de la inquietud relativa a las inversiones realizadas por las autopistas en materia de seguridad, declaró que los MM\$ 1.400 señalados en la presentación corresponden a desembolsos de aquellas. Agregó que dichos aportes fueron conversados y coordinados con órganos del Estado, particularmente con el Ministerio de Obras Públicas, e implicaron la instalación de cámaras; de iluminación; de sistemas de radio, y de cierres perimetrales, entre otras mejoras.

Finalmente, subrayó que los recursos mencionados permitieron incluir espacios en las rutas señaladas para posibilitar controles de las policías.

El Honorable Senador señor Flores estimó que la no aplicación del BUD analítico deja al descubierto la vulnerabilidad del país, puesto que facilita las actividades ilícitas de las estructuras organizacionales. Relató que, de acuerdo a la información recibida, tal herramienta lleva casi un año sin aplicación.

Atendiendo una consulta del Honorable Senador señor Gahona, **el Jefe de Asesores de la Subsecretaría de Prevención del Delito, señor Rodrigo Muñoz**, explicó que en muchas ocasiones no es posible determinar si la encerrona ocurrió en una vía concesionada, ya que solo se utiliza como vía

para su perpetración. No obstante, aseveró que haría llegar a la Comisión los mapas de calor de los ilícitos en la Región Metropolitana.

Seguidamente, informó que el año 2022, en la capital hubo 10.149 robos violentos de vehículos, decayendo dicha cifra a 8.270 en 2023, lo que supone una disminución de 17%.

El Honorable Senador señor Núñez solicitó la información requerida de manera desagregada por región.

Por su parte, **la Honorable Senadora señora Gatica** expresó preocupación por la gran cantidad de motos que transitan en el país, y alertó que su empleo ha facilitado la comisión de ilícitos. Al respecto, consultó si la Subsecretaría de Prevención del Delito tiene algún registro para facilitar su control, incluyendo el número de ciclos que circulan y el porcentaje que lo hace irregularmente.

El Jefe de Asesores de la Subsecretaría de Prevención del Delito, señor Rodrigo Muñoz, abocándose a la interrogante de la Honorable Senadora señora Gatica, hizo hincapié en que la alta circulación de motos es uno de los asuntos en los cuales la Administración actual ha puesto su atención, lo que ha significado un trabajo con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Tal esfuerzo, pormenorizó, se ha traducido, por ejemplo, en la [ley N° 21.539](#), conocida como patente cero días, y en [la N° 21.601](#), que previene la venta de vehículos motorizados robados.

Reflejo de lo mismo, comentó, es el incremento de las fiscalizaciones, alcanzando estas, durante el 2023, una cobertura de 129 comunas y un total de 16.000. Enfatizó que para el año en curso se espera acrecentar los controles en un 25%.

Refiriéndose a una consulta de la legisladora, informó que existe un proyecto de ley en tramitación, en la Cámara de Diputados, que obliga a las compañías de aplicación de transportes a crear un registro nacional de repartidores ([Boletín N° 15.753-25](#)).

En cuanto la cantidad de motos que circulan, planteó que es materia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. No obstante, enunció recabaría dicha información y la enviaría.

Finalmente, el Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García, en relación a una intervención del Honorable Senador señor Gahona, concordó en que el porcentaje de ilícitos violentos que ocurren en las autopistas no es tan elevado; no obstante, evidenció, son delitos de alta connotación pública y, en consecuencia, alarman a la población.

Por la razón expuesta, subrayó que, en los últimos meses, las sociedades concesionarias han colaborado para mejorar la seguridad en las vías que administran, lo que se ha traducido en la instalación de cámaras y de luminarias, entre otras obras.

El Ejecutivo, por su lado, dijo, trabaja en el montaje de dispositivos para captar imágenes en distintos lugares de la Ruta 5. Así, precisó, es posible apreciar en los tramos Collipulli-Temuco y Temuco-Río Bueno. Las cámaras puestas en estos últimos lugares están directamente conectadas a CENCO, facilitando la labor de las policías.

A las medidas anteriormente relatadas, notó, se suma el levantamiento de la información técnica para la instalación de dispositivos más al sur, concretamente en los tramos Río Bueno-Puerto Montt y Puerto Montt-Parga.

De igual modo, destacó el empleo de inteligencia artificial para integrar los datos levantados.

Concluyendo su intervención, reveló que la Dirección de Concesiones elaboró un documento que detalla las cámaras ubicadas a lo largo del país y los plazos previstos para ello. Tal información, previno, es de carácter sensible, toda vez que involucra elementos de seguridad.

- - -

En una sesión posterior, explicando la indicación formulada por S.E. el Presidente de la República, **el Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García**, anunció que se compone de dos numerales, que reemplazan los números 1 y 3 del artículo único aprobado por la Comisión de Seguridad Pública.

El primero de ellos, detalló, sustituye el número 3 que se sugiere introducir al artículo 23 del decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, a fin de incorporar una obligación específica para el concesionario de obras viales, consistente en adoptar medidas de protección y seguridad.

El nuevo deber, ahondó, se suma a los de conservación y continuidad, contemplados en los números 1 y 2, respectivamente, del precepto referido.

Las exigencias de protección y seguridad cuya inclusión se recomienda, pormenorizó, deberán hacerse extensivas a los usuarios y sus bienes.

Agregó que el numeral en examen acota que las bases de licitación establecerán obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, ejemplificando algunas de ellas. Así, profundizó, podrían ordenar la instalación de cámaras; sistemas lumínicos, y lectores de patentes, entre otros.

Puso de relieve que el organismo que integra ha modificado algunos contratos de concesión para exigir dispositivos de grabación en ciertas vías. Tal es el caso, señaló, de los tramos Collipulli-Temuco y Temuco a Río Bueno, ambos de la Ruta 5.

Continuando con la presentación de la indicación formulada por el Primer Mandatario, sostuvo que las especificaciones técnicas de estas nuevas obligaciones se precisarán en las respectivas bases de licitación.

El instrumento antedicho, apuntó, contendrá también las sanciones que se impondrán al concesionario que incumpla el deber del artículo 23, número 3. Con todo, añadió, las multas que se estipulen son sin perjuicio de la responsabilidad del artículo 35 del referido decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas.

En cuanto al segundo numeral de la indicación, dio a conocer que reemplaza el nuevo artículo 44 que se introduce al cuerpo legal citado, disposición que, resaltó, complementa las nuevas exigencias recientemente aludidas.

En efecto, manifestó, la norma impone a los concesionarios de obras viales la obligación de dar acceso a la información o a las imágenes obtenidas por medio de sus sistemas electrónicos o manuales de cobro.

Sobre el particular, puntualizó que el nuevo precepto contempla la entrega de los antecedentes al Ministerio Público y a las policías. El órgano autónomo mencionado, relató, podrá requerirlos en el marco de la investigación de un delito, mientras que las segundas los tendrán, en tiempo real y sin previo requerimiento, en los casos de flagrancia que contempla el artículo 130 del [Código Procesal Penal](#).

Anticipó que no se trata de un acceso universal respecto de los datos de los vehículos que transitan por las vías concesionadas, sino solo en el contexto de hechos ilícitos.

La indicación, narró, dispone que la información que deberá proporcionarse por la sociedad dice relación con las patentes y características de los automóviles, como la marca, modelo y color, en caso de ausencia o adulteración de las primeras.

Adicionalmente, reveló, la norma faculta al concesionario para convenir con las policías la transmisión de datos de seguridad, con el objeto de prevenir riesgos, favoreciendo la interoperabilidad.

Recalcó que el artículo 44 propuesto protege los antecedentes de carácter personal y los sistemas empleados para el resguardo del usuario y sus bienes, sometiéndolos a la ley de protección de datos personales y a las correspondientes bases de licitación.

Concluyendo su intervención, expresó que, en síntesis, la indicación apunta en dos sentidos:

1.- Consagrar la obligación de protección y seguridad para los concesionarios de obras viales respecto de los usuarios y sus bienes.

2.- Regular el traspaso de información tanto al Ministerio Público como a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública.

Finalizada la exposición del representante de la Dirección General de Concesiones, los Honorables señores Senadores manifestaron sus apreciaciones y formularon consultas en torno a la indicación en estudio.

El Honorable Senador señor Flores manifestó interés por saber si las cámaras de seguridad instaladas en la macrozona sur y en algunos sectores de la Región de Los Ríos -conectadas a Cenco- responden a la demanda efectuada por los parlamentarios en el marco de esta iniciativa de ley, o solo se vinculan a la compleja situación de las áreas señaladas.

Advirtió que, en el primer caso, la medida se extenderá a todo el país y, en consecuencia, supondrá la modificación de los contratos en ejecución.

Finalmente, preguntó quién asume el costo de instalación de estos instrumentos de monitoreo.

Por su parte, **el Honorable Senador señor Gahona** hizo ver la importancia que reviste la certeza jurídica en el éxito de la alianza público-privada. De hecho, enfatizó, promueve la inversión de los particulares.

Su Señoría expresó curiosidad por conocer si las medidas de protección y seguridad a que alude el artículo 23, número 3, se incorporarán a los contratos vigentes.

Por otro lado, consultó si tales exigencias estarán consideradas en las futuras bases de licitación. Al efecto, alertó que, de no ser así, se estará permanentemente en negociaciones con los adjudicatarios y el costo será de cargo del Estado.

En sintonía con lo expuesto, instó a incorporar estas nuevas obligaciones de seguridad en los términos de referencia que establecen los requisitos, condiciones y especificaciones del servicio contratado, de manera de dar certeza jurídica a los inversionistas.

En relación con el último planteamiento del legislador que le antecedió en el uso de la palabra, **el Honorable Senador señor Núñez** afirmó que, conforme a la indicación en debate, una vez publicada esta futura ley, todas las bases de licitación deberán contener deberes de vigilancia, seguridad y asistencia. Por lo tanto, agregó, considerarán medidas como la instalación de cámaras y lectores de patentes, entre otras.

En consecuencia, postuló, la duda radica en los contratos en desarrollo.

A su turno, **el Honorable Senador señor De Urresti** estimó indispensable contar con dispositivos de seguridad en todas las vías concesionadas del país.

Expresó curiosidad por conocer qué entidad será la encargada del manejo de los datos obtenidos. Al respecto, juzgó fundamental que Carabineros de Chile sea la institución responsable de tal labor, pues solo así será una herramienta efectiva para la prevención de delitos.

Por otra parte, llamó a velar por la compatibilidad digital entre la tecnología de las sociedades concesionarias y la del organismo a cargo de la gestión de la información.

En lo que concierne a los contratos de construcción y administración de obras viales en desarrollo, coincidió con sus pares en cuanto a hacerles aplicables las medidas de seguridad a que alude el proyecto de ley. Recordó que las licitaciones de tales infraestructuras abarcan un promedio de quince años. Por consiguiente, remarcó, atendido el escenario de inseguridad del país, es urgente velar por la aplicación de las obligaciones de la iniciativa en estudio.

Por último, argumentó que la implementación de esta propuesta legal en los contratos en desarrollo permitirá tener un mismo estándar de seguridad, al menos, para la Ruta 5.

Abocándose a las consultas efectuadas por los parlamentarios, **el Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García**, clarificó que, una vez publicada esta futura ley, los nuevos concesionarios de obras viales tendrán la obligación de adoptar medidas de protección y seguridad al interior de las vías, y las bases de licitación considerarán las exigencias correspondientes.

En lo que concierne a los convenios en ejecución, en tanto, comunicó que la situación es distinta. Sin embargo, informó que la Secretaría de Estado que integra trabaja en la modificación de algunos, a fin de incorporar estos deberes de seguridad. No obstante, enunció que tal decisión emana del requerimiento de la Subsecretaría de Prevención del Delito o de la Subsecretaría del Interior, que son las que determinan dónde deben estar puestos los esfuerzos.

Añadió que las especificaciones técnicas de las cámaras a instalar, a su vez, las entrega Carabineros de Chile. Así, por ejemplo, aseveró, en el tramo Collipulli-Temuco, la institución policial solicitó que tengan un alcance de tres kilómetros y alta tecnología.

Luego, explicó que las modificaciones a los contratos en ejecución suponen la dictación de un decreto supremo por parte del Primer Mandatario y la firma del Ministro de Hacienda. Recordó que, para disminuir el tiempo de tramitación, la Ley de Presupuestos del Sector Público correspondiente al año 2024 permite que, tratándose en medidas vinculadas a la seguridad, pueda omitirse el paso por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

Asimismo, destacó que los cambios implican nuevas obras para el concesionario, las que son costeadas por el Fisco. Enfatizó que estas inversiones tienen el carácter de públicas y, por lo tanto, pertenecen al Estado.

Refiriéndose a la consulta relativa a quién es el encargado del manejo de la información captada por las cámaras, afirmó que la labor corresponderá al Sistema Integrado de Teleprotección con Inteligencia Artificial (SITIA), de la Subsecretaría de Prevención del Delito. Esta herramienta, anotó, dará la instrucción a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública para actuar. Así, verbigracia, alertará de los automóviles que circulen sin patente o de aquellos que tienen encargo por robo.

Precisó que, actualmente, el órgano que monitorea los dispositivos instalados en la Ruta 5 es Cenco. Sin perjuicio de ello, especificó, las sociedades concesionarias también poseen personal que cumple esa función.

Para concluir, sostuvo que, en el caso de las autopistas urbanas, cada una posee su centro de control, en donde hay un Carabinero, quien alerta a Cenco, de ser necesario.

El Honorable Senador señor Núñez cuestionó la eficiencia del sistema actual.

Al efecto, **el Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García**, reconoció que lo óptimo sería que el monitoreo de la información quedara a cargo de una plataforma como la

desarrollada por la Subsecretaría de Prevención del Delito, toda vez que incorpora inteligencia artificial.

En otro orden de ideas, **el Honorable Senador señor Flores** hizo presente que, conforme a la idea matriz del proyecto, no es el Estado a quien corresponde asumir el costo de los nuevos estándares de seguridad en las vías concesionadas. Trajo a colación las significativas ganancias obtenidas por las empresas encargadas de su construcción y administración, y juzgó que una parte debiera reflejarse en las prestaciones de seguridad ofrecidas.

Abogó por sumar una disposición transitoria que exija a las empresas con concesiones vigentes incorporar las medidas de protección y seguridad reguladas en este futuro cuerpo normativo en un plazo razonable.

De igual modo, resaltó que el objetivo perseguido originalmente por el proyecto de ley es que todo concesionario de obras viales proporcione y transmita al Ministerio Público y a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con ellos, cierta información básica de los vehículos que circulan. Atendidas las limitaciones humanas y la imposibilidad de disponer de un significativo número de policías para el monitoreo de las cámaras, instó a aplicar inteligencia artificial, tal como existe en Taiwán desde hace más de diez años.

Connotó que al menos diez concesiones se renovarán próximamente. Al tenor del texto actual, subrayó, no se les aplicarán las nuevas exigencias de seguridad, a menos que se enmienden los convenios celebrados y el Fisco asuma su costo. A mayor abundamiento, observó que la mayoría de los contratos concluirá entre los años 2034 y 2061, y relevó que el país no puede esperar hasta esa fecha para implementar las medidas de protección para los usuarios y sus bienes.

Por ello, insistió, en un plazo de dos años, contados desde la publicación de esta ley, todas las empresas concesionarias deberán actualizar sus tecnologías de control y vigilancia, permitiendo dar una respuesta adecuada y oportuna.

La Jefa de la División Jurídica de la Dirección General de Concesiones, señora Patricia Vásquez, refiriéndose a los planteamientos del legislador que le antecedió en el uso de la palabra, explicó que una disposición transitoria similar a aludida fue rechazada por la Comisión de Seguridad Pública por recaer en una materia de iniciativa exclusiva de S.E. el Presidente de la República.

Razonó que los contratos en desarrollo se rigen por la ley vigente al momento de su adjudicación y, en consecuencia, de incorporarse las exigencias de seguridad contempladas en esta iniciativa de ley, el Estado debería indemnizar a las empresas concesionarias.

Con todo, remarcó que, en atención a la necesidad de incrementar las medidas de protección en las vías mencionadas, la Secretaría de Estado que representa trabaja en la modificación de algunos convenios. Sin embargo, arguyó, no debe olvidarse que los recursos del Estado son limitados.

El Honorable Senador señor Núñez manifestó que es parte esencial del espíritu del proyecto en examen que los requisitos de seguridad puedan ser aplicados, en un breve plazo, a las concesiones vigentes. De lo contrario, adelantó, los efectos de esta propuesta legal serán relativos.

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García, sumándose a las palabras de la señora Vásquez, develó que imponer la adopción de las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia a los contratos en ejecución se dificulta por razones jurídicas y financieras. Así, relató, lo advirtieron el Ministerio Secretaría General de la Presidencia y la Dirección de Presupuestos.

Respecto al empleo de inteligencia artificial, opinó que su inclusión es esencial. Por lo mismo, destacó, la Subsecretaría de Prevención del Delito está desarrollando SITIA, instrumento que posibilitaría interconectar diversas herramientas, cruzar los datos obtenidos y levantar las alertas pertinentes.

Retomando la idea planteada por el Honorable Senador señor Flores, en orden a instalar cámaras de seguridad en un lapso acotado en las vías ya concesionadas, dio a conocer que ello tendría un costo cercano a las 300.000 UF por tramo.

El Honorable Senador señor De Urresti puso de relieve que la alianza público-privada ha permitido la construcción de grandes y significativas obras a lo largo del país. Sin embargo, juzgó, es necesario también garantizar la seguridad en tales espacios. Enfatizó que la adopción de medidas en los contratos en desarrollo es esencial, al igual como sucede cuando cambia la legislación ambiental o la laboral, por ejemplo. Insistió en tener un mismo estándar de seguridad a lo largo de la principal vía del país, independientemente de las concesionarias a cargo de sus diversos tramos.

Indicó que, si bien la seguridad es una materia de competencia del Estado, las concesionarias pueden colaborar en ese sentido, dado que poseen los recursos para hacerlo. Sentenció que en la principal vía del país debe haber cámaras de seguridad, con un sistema interoperativo, en un plazo no superior a cinco años.

Alertó que, en el Fondo de Infraestructura previsto en la [ley N° 21.082](#), puede haber algún instrumento para la instalación de cámaras en las carreteras.

Para concluir, reiteró la importancia de los mencionados dispositivos de seguridad y la urgencia de su instalación en las rutas aludidas. En efecto,

recordó que el cruce de la información de las cámaras en la Región de Valparaíso fue lo que permitió al Ministerio Público ubicar a los posibles responsables de los incendios de febrero de 2024.

El Honorable Senador señor Núñez compartió la necesidad de garantizar el cumplimiento de las exigencias de esta iniciativa de ley por parte de las concesiones en ejecución en un lapso prudente.

En línea con lo planteado, declaró que sería un gran aporte a la seguridad del país que, al menos, su ruta vertebral, tuvieran los estándares de este proyecto en un plazo de dos años. Adicionalmente, postuló, el empleo de inteligencia artificial podría reducir algunos gastos.

Por último, remarcó que los costos asociados no serían permanentes, sino por una sola vez.

El Honorable Senador señor Gahona concordó con las demandas efectuadas por los legisladores que le precedieron en el uso de la palabra.

Estimó que la discusión, en definitiva, se centra en si el Estado está dispuesto a modernizar el sistema de seguridad de las carreteras.

En lo que atañe a los costos de implementar las medidas de seguridad en los contratos en ejecución, instó a tener presente que no necesariamente el Estado deberá desembolsar recursos, ya que podrían buscarse otros mecanismos. Por ejemplo, dijo, aumentar los plazos de los convenios, de manera que las empresas recuperen la inversión realizada.

- - -

- - -

Recogiendo los planteamientos efectuados por los miembros de la Comisión en la última sesión dedicada al análisis de este proyecto de ley, S.E. el Presidente de la República -mediante oficio N° 127-372, de 2 de julio de 2024-, retiró las indicaciones formuladas previamente, y presentó cuatro nuevas, cuyo contenido es el que se consignará oportunamente.

Iniciando el estudio de dichas indicaciones, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, aseveró que fortalecen las condiciones de seguridad en las rutas concesionadas.

Con todo, recordó que la Cartera de Estado que representa ha avanzado en esa dirección, celebrando convenios complementarios en dos contratos en ejecución, por un total de 1.343.000 UF. Acotó que dichos recursos mejorarán la iluminación y señalética de los caminos, y permitirán la instalación de cámaras de vigilancia, cuyas imágenes alimentarán las plataformas de

información de Carabineros de Chile, por medio de CENCO, para la persecución de delitos.

Agregó que la Central de Comunicaciones citada, a su vez, es parte de SITIA - Sistema Integrado de Teleprotección con Inteligencia Artificial-, alojado en la Subsecretaría de Prevención del Delito, y que busca contribuir en la seguridad pública y la gestión de emergencias.

Siguiendo con su exposición, dio a conocer que, en la Ruta 5, las modificaciones de contratos de concesiones en materia de seguridad en el tramo Collipulli-Temuco muestran un 100% de avance, mientras que en aquel que va de Temuco a Río Bueno, un 76,38%.

Asimismo, relató que el Ministerio trabaja en las enmiendas al convenio vinculado a la Ruta 160, en la Región del Biobío, para obligar al desarrollo de obras de seguridad. Lo mismo, comentó, se está haciendo en el área que abarca desde Río Bueno a Parga. Detalló que los actos administrativos correspondientes están en tramitación y que, una vez listos, comenzará la instalación de los dispositivos.

Justificando la modificación de los contratos referidos, sentenció que las vías señaladas fueron priorizadas por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

Subrayó que la licitación de la Ruta 78 -en construcción- incorpora, en sus bases, medidas de seguridad, con tecnología para captar imágenes de buena calidad, incluyendo fotografías, lectores de patente e iluminación, entre otros.

Por último, expuso, por medio de las láminas que siguen, el contenido de las indicaciones presentadas por S.E. el Presidente de la República.

I. Nueva obligación legal:

Se agrega a la Ley de Concesiones un nuevo numeral al artículo 23, que incorpora una nueva obligación legal consistente en adoptar las medidas de protección y seguridad en las obras viales que administran.

Esta nueva obligación se adiciona a las ya existentes referidas a la conservación de las obras y de brindar la continuidad del servicio.

II. Se incorpora a la Ley de Concesiones un nuevo artículo 44, que complementa las nuevas obligaciones consistente en dar acceso información o imágenes obtenidas a través de sus sistemas electrónicos o manuales de cobro al Ministerio Público y Policías.

III. Se agrega un artículo transitorio que incorpora la obligación del Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior, de realizar las modificaciones de los contratos de concesión de obras públicas viales vigentes que no cuenten con medidas de seguridad, en un plazo máximo de cinco años.

Concluida la exposición del señor Director General de Concesiones, **el Honorable Senador señor Núñez** juzgó que las indicaciones anunciadas recogen las observaciones e inquietudes efectuadas por integrantes de esta Comisión.

Su Señoría instó a votar la propuesta del Ejecutivo en la sesión en curso, a fin de no retardar más la tramitación de esta iniciativa de ley.

En relación con el último comentario efectuado por el Presidente de la Comisión, **el Honorable Senador señor Flores** hizo ver que la peor decisión es mantener el escenario actual, en el cual las autopistas no tienen obligaciones asociadas a la seguridad pública.

A la luz de lo constatado, coincidió en la necesidad de avanzar en la tramitación de esta proposición de ley.

Luego, valoró la decisión de la Administración en orden a recoger la demanda de esta instancia legislativa para que las rutas concesionadas tengan mejores estándares de seguridad y protección para los usuarios y sus bienes.

Por los motivos expresados, adelantó que aprobaría las indicaciones en análisis, sin perjuicio de dejar constancia de sus reparos respecto de las números 3 y 4.

ARTÍCULO ÚNICO

El texto despachado por la Comisión de Seguridad Pública introduce, por medio de tres numerales, enmiendas a la ley de concesiones de obras públicas.

Número 1

Modifica el artículo 23° del texto normativo mencionado, mediante los ordinales i e ii.

Ordinal i

Agrega una letra b), nueva, al número 2 del precepto referido, del tenor siguiente:

“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.”.

Ordinal ii

Incorpora el siguiente numeral 3, nuevo:

“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.”.

La indicación número 1, de S.E. el Presidente de la República, es para reemplazar este numeral por el siguiente:

“1. Modifícase el artículo 23 del siguiente modo:

i. Reemplázase en el numeral 1 la expresión “, y” por un punto.

ii. Agrégase el siguiente numeral 3, nuevo:

“3.- El concesionario de obras viales deberá adoptar medidas de protección y seguridad al interior de las obras, las que se harán extensivas a los usuarios de las mismas y a sus bienes, debiendo establecerse en las respetivas

bases de licitación tanto las obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia como, por ejemplo, la instalación de cámaras de seguridad, cámaras térmicas, de sistema lumínico y lectores de patentes, entre otras. A su vez, las bases de licitación determinarán las sanciones procedentes y las demás condiciones exigibles para proteger los derechos de los usuarios en caso de incumplimiento, sin perjuicio de su deber de responder según lo establecido en el artículo 35° de esta ley.”.”.

El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, sostuvo que, tal como se aprecia, el número transcrito incorpora legalmente el deber para las autopistas de adoptar medidas de protección y seguridad al interior de las rutas, en aras de los usuarios y de sus bienes. Además, resaltó, dispone que las bases de licitación establezcan exigencias de vigilancia, seguridad y asistencia y las sanciones procedentes.

Puso de relieve que los contratos en ejecución solo consideran aspectos vinculados a la seguridad vial.

Finalmente, alertó que el cambio hará responsables a los concesionarios de diseñar, construir, administrar y operar los equipos de seguridad.

La Honorable Senadora señora Gatica solicitó explicar cómo funciona actualmente la asistencia brindada por las autopistas, y qué cambio supondrá recoger esta exigencia a nivel legal.

Al respecto, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez,** relató que hoy tal deber está contenido en un protocolo suscrito entre el órgano que encabeza y las concesionarias. Sin embargo, subrayó, este proyecto permitirá elevarlo a nivel legal.

En línea con lo indicado, expresó que antes de la firma del instrumento mencionado, las autopistas eran reticentes a prestar auxilio en las vías bajo su administración.

Hizo ver que contemplar tal exigencia en la ley obligará a todas las empresas concesionarias a brindar ayuda a quienes lo requieran, aunque el inconveniente se vincule a la seguridad pública. Pormenorizó que la asistencia supondrá que la persona afectada sea llevada a un lugar seguro; tenga a su disposición un teléfono, y cuente con el apoyo para hacer la denuncia correspondiente.

- La Comisión, por la unanimidad de sus integrantes presentes, Honorables Senadores señores De Urresti y Flores, señora Gatica, y señor Núñez, aprobó esta indicación, con enmiendas meramente formales.

Número 2

Agrega, al artículo 35° de la ley de concesiones de obras públicas, el siguiente inciso segundo:

“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.”.

La indicación número 2, de S.E. el Presidente de la República, es para eliminar este numeral.

- Esta indicación fue respaldada por la totalidad de los miembros presentes de esta instancia legislativa, Honorables Senadores señores De Urresti y Flores, señora Gatica, y señor Núñez.

Número 3

Incorpora 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.”.

La indicación número 3, de S.E. el Presidente de la República es para reemplazar este numeral por el siguiente:

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

“Artículo 44.- En el cumplimiento de sus obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, el concesionario de obras viales que opere con sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas o peajes deberá permitir el acceso al Ministerio Público a la información e imágenes obtenidas cuando aquel lo requiera en el contexto de la investigación de un delito. A su vez, deberá permitir el acceso a las policías, en tiempo real y sin necesidad de previo requerimiento en casos de flagrancia de conformidad a lo dispuesto en el artículo 130 del Código Procesal Penal, incluyendo los datos relativos a las placas patentes de los vehículos y las características de los mismos, como marca, modelo y color, en caso de ausencia o adulteración de patentes.

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

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

El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, remarcó que la norma obliga a las empresas de obras viales a dar acceso al Ministerio Público a la información e imágenes obtenidas, cuando así le sea requerido, facilitando la investigación de los delitos cometidos en las rutas.

También, continuó, impone igual deber, pero en tiempo real y sin necesidad de solicitud previa, respecto de las policías, en casos de flagrancia.

El Honorable Senador señor Flores lamentó que el artículo 44 en debate no considere la posibilidad de que las municipalidades celebren convenios con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública para recibir información y adoptar medidas en el ámbito de la seguridad pública.

Adicionalmente, constató que el precepto nada señala respecto de la integración de los antecedentes obtenidos por las empresas concesionarias.

Agregó que tampoco se refiere al estándar tecnológico requerido.

Con todo, observó que la mayor preocupación recae en la ausencia de un aspecto fundamental, la interoperabilidad de la información. Sin ella, evidenció, las policías no podrán actuar rápidamente frente a la comisión de un delito.

Por último, insistiendo en su reparo, anotó que el artículo 44 aprobado por la Comisión de Seguridad Pública ordenaba al concesionario de obras viales a proporcionar al Ministerio Público y a las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, de forma automatizada, en tiempo real e interoperando con estos, los datos captados.

Centrando su atención en la mayor inquietud expresada por del legislador que le antecedió en el uso de la palabra, **el Honorable Senador señor Núñez** planteó que la indicación no prohíbe la interoperabilidad. En consecuencia, sentenció, el Ejecutivo podrá, por la vía administrativa, alcanzar tal objetivo.

Al efecto, **el Honorable Senador señor Flores** anheló que la ley ordene la interoperabilidad de la información captada por las concesionarias, asegurando respuestas oportunas por parte de los órganos competentes.

Asimismo, consideró que tal exigencia complementará los esfuerzos de otros cuerpos legales, como aquel que prohíbe la circulación de vehículos sin patentes.

A su turno, **el Honorable Senador señor De Urresti** fue tajante en señalar que el país cuenta con la tecnología adecuada para capturar datos, mas no con una autoridad que administre, rápida y coordinadamente, los antecedentes e imágenes.

Opinó que la existencia de esta última es esencial para la obtención de resultados en materia de seguridad pública.

Profundizando en su afirmación, relató que las cámaras de seguridad en las vías concesionadas sumadas al empleo de inteligencia artificial y a la adecuada gestión de la información debieran permitir, verbigracia, la pronta detención de los vehículos que circulan con patentes falsas.

Por el motivo antedicho, razonó, la interoperabilidad es una pieza esencial.

De igual modo, insistió en la existencia de un órgano que tenga la misión de administrar, en un breve lapso, los datos obtenidos, a fin posibilitar la pronta actuación de las entidades correspondientes.

Al tenor de lo expuesto, abogó por enmendar la redacción del artículo 44, toda vez que el propuesto se limita a imponer a las empresas el deber de permitir el acceso a la información e imágenes. Estimó indispensable sumar la obligación de coordinación con las instituciones competentes y garantizar el tratamiento de tales antecedentes. De no ser así, advirtió, bien podría ocurrir que la tecnología de los dispositivos instalados en las rutas no coincida con la requerida por las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública y, en consecuencia, que el traspaso efectuado sea en vano.

Atendiendo los reparos de los legisladores, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, explicó que la interoperabilidad consiste en la capacidad de dos o más sistemas de información para permitir el intercambio de esta y su uso entre ellos.

En virtud de lo indicado, opinó que lo primero que debiera garantizarse es que el formato de los datos e imágenes recopilados por las autopistas sea compatible con las tecnologías del Ministerio Público y de las policías. Esto último, dijo, se logra actualmente con los requerimientos efectuados a las empresas, que son visados por Carabineros de Chile.

Aclarado lo anterior, previno que, en ciertas rutas, la información captada pasa directamente a CENCO.

El Honorable Senador señor De Urresti insistió en que el problema no radica en la cantidad de cámaras de seguridad, sino en la gestión de datos.

Habida cuenta de la falencia expuesta, exhortó a asegurar el traspaso y el tratamiento en línea de los antecedentes e imágenes conseguidos, de manera que las policías actúen rápidamente en el evento de constarse un delito o alguna irregularidad.

El Honorable Senador señor Flores destacó que, desde el año 2010, la legislación española regula la interoperabilidad en el ámbito de la administración electrónica. Conforme a lo dispuesto en ella, toda la información sensible y pública fluye entre las instituciones competentes.

Por el contrario, lamentó, en Chile, el modelo es precario. De hecho, declaró, existe el riesgo de que la empresa encargada de suministrar el servicio de cámaras de seguridad en las rutas concesionadas retire mil dispositivos por falta de pago de las autopistas.

Deteniéndose en los últimos comentarios realizados por el Director de Concesiones, señaló que, si bien los datos captados por las empresas pasan directamente a CENCO, no es lo adecuado, debiendo también la empresa tener acceso a ellos. De hecho, especificó, solo así podrá brindar asistencia oportuna en caso de que se produzca un accidente en la ruta.

Por la razón esgrimida, llamó a asegurar el acceso por parte de todos los actores de la información obtenida, de forma automatizada, en tiempo real e interoperadamente, tal como lo aprobó la Comisión de Seguridad Pública.

El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, juzgó conveniente separar la obtención de datos y su interoperabilidad, de la gestión de los mismos.

Por otro lado, llamó a tener en consideración que esta propuesta legal no reparará todos los problemas de seguridad en las rutas del país. Asimismo, instó a confiar en los esfuerzos realizados por la Administración actual.

Ahondando en el punto anterior, reiteró que el Ministerio del Interior y Seguridad Pública está desarrollando SITIA, sistema tecnológico que permite la conexión e integración entre instituciones públicas y privadas en una plataforma de teleprotección basada en inteligencia artificial.

En cuanto al riesgo advertido por el Honorable Senador señor Flores, descartó la posibilidad de que las mil cámaras existentes en las autopistas sean retiradas por no pago de los servicios. Al efecto, relevó que dichos dispositivos, tras su instalación, son de propiedad del Estado.

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García, destacó que el inciso segundo del artículo 44 prescribe, en su oración final, que los convenios que las concesionarias y las policías celebren favorecerán la interoperabilidad de los sistemas de información.

Relevó que actualmente las cámaras de seguridad de la autopista Vespucio Norte están conectadas con SITIA, sistema que permite la gestión de los datos obtenidos y, en consecuencia, una pronta respuesta por parte de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública ante eventos que comprometan la seguridad de los usuarios y sus bienes.

Afirmó que el anhelo del Ejecutivo es seguir la misma senda respecto de los dispositivos de las demás vías concesionadas.

El Honorable Senador señor Flores calificó de débil la redacción de la oración final del inciso segundo del artículo 44, al emplear la voz “favorecerán”.

Acogiendo la observación del legislador, el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, propuso sustituir la expresión “favorecerán” por “deberán garantizar”.

- Tal enmienda contó con el beneplácito de la unanimidad de los miembros presentes de la instancia legislativa, Honorables Senadores señores De Urresti y Flores, señora Gatica, y señor Núñez.

El Honorable Senador señor De Urresti reiteró la conveniencia de que algún órgano del Estado, apoyado por la inteligencia artificial, asuma la administración de la información proporcionada por las autopistas en aras de la seguridad pública. Remarcó que las empresas concesionarias son grandes suministradoras de datos.

El Honorable Senador señor Núñez concordó con los planteamientos del legislador que le antecedió en el uso de la palabra, mas alertó que, conforme a lo señalado por los representantes del Ejecutivo, tal función será asumida por SITIA.

- Sometida a votación esta indicación, fue aprobada con la enmienda precedentemente consignada, por la unanimidad de los legisladores presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores De Urresti y Flores, señora Gatica, y señor Núñez.

o o o

Por último, S.E. el Presidente de la República formuló la **indicación número 4**, para agregar un artículo transitorio, nuevo, del tenor que se indica:

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

Las acciones y las modificaciones realizadas de conformidad con el inciso anterior serán informadas a la comisión de obras públicas de ambas cámaras de forma anual.”.

El Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez, connotó que la disposición transcrita recoge la demanda de esta Comisión, en orden a hacer aplicable las obligaciones de este cuerpo legal a los contratos de concesión vial en ejecución.

De acuerdo a la redacción propuesta, especificó, en un plazo máximo de cinco años, la Cartera de Obras Públicas, coordinadamente con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, realizarán las acciones tendientes a modificar los convenios vigentes, a fin de incorporar los deberes de vigilancia, seguridad y asistencia previstos en esta futura ley.

Destacó que la redacción planteada permitirá mayor flexibilidad para lograr la inclusión de las obligaciones mencionadas en los diversos tipos de contratos de concesión vial.

Concluyendo su intervención, arguyó que la Secretaría de Estado que integra, junto con la del Interior y Seguridad Pública, han elaborado un cronograma para la implementación de las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia en las concesiones en operación, sin perjuicio de lo cual el artículo transitorio garantizará su puesta en marcha en el lapso consignado.

El Honorable Senador señor Flores juzgó que el plazo contemplado para enmendar los convenios en ejecución es excesivo.

No obstante, el mayor reparo, develó, radica en el empleo, en el inciso primero, de la locución “realizará las acciones tendientes a modificar los contratos de concesión de obras públicas viales vigentes”.

Al efecto, postuló que tal redacción deja entregada a la voluntad del Ejecutivo de turno la enmienda de los convenios. Advirtió que el sentido y alcance de la expresión indicada no queda claro.

Estimó que la modificación de los acuerdos en ejecución dentro del lapso fijado resulta esencial para que todas las empresas concesionarias cuenten con iguales estándares de vigilancia, seguridad y asistencia. Además, enfatizó, de no ser así, las exigencias de esta ley solo se aplicarán a los contratos futuros.

El Honorable Senador señor Núñez consideró que el espíritu de la norma en examen es que, en un plazo de cinco años, todas las carreteras administradas por terceros tengan vigilancia, seguridad y asistencia, en los términos de este texto normativo.

La Honorable Senadora señora Gatica, concordando con el primer comentario vertido por el legislador que le precedió en el uso de la palabra, consultó por qué se fijó un periodo tan elevado para medidas que resultan urgentes para la protección y la seguridad de los usuarios de las vías concesionadas y sus bienes.

Pronunciándose respecto de las inquietudes de sus Señorías, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez**, explicó que el plazo de cinco años obedece al tiempo requerido para dotar de dispositivos de vigilancia con los estándares necesarios a fin de hacer interoperable la información. En efecto, relató, ello supondrá modificar los contratos en operación; diseñar un proyecto; construirlo con la tecnología requerida de acuerdo a las características de las zonas involucradas, y ponerlo en marcha.

A modo de ejemplo, anotó que en el tramo Temuco-Río Bueno de la Ruta 5, todo el proceso vinculado a la instalación de las cámaras comenzó en septiembre de 2023, y culminará en enero de 2025.

No obstante, reconoció que la demora en el sector mencionado obedeció a la discrepancia entre la concesionaria y Carabineros de Chile respecto a la tecnología a instalar. Adelantó que los instrumentos de monitoreo tendrán los estándares exigidos por la referida institución policial, de manera de garantizar la interoperabilidad de la información y su gestión por parte de SITIA.

Llamó a tener presente que, en la actualidad, las enmiendas a los convenios tardan significativamente menos tiempo, gracias a la aprobación de la glosa 06, en el programa 01, del Capítulo 03, Dirección General de Concesiones, de la Partida 12, Ministerio de Obras Públicas. Sobre el particular, ilustró que posibilita que las modificaciones de contratos en operación para resguardar la seguridad pública se realicen mediante resolución de urgencia, con la sola aprobación previa de la Dirección de Presupuestos.

El Jefe de Gabinete del Director General de Concesiones, señor Sebastián García, agregó que la Secretaría de Estado que integra ha complementado dos contratos de concesión para incorporar medidas de seguridad en las rutas, y que para el 2025 hay dos más proyectados.

Anunció que igual medida habrá que adoptar para todos los demás en operación en la Ruta 5, en las vías transversales y en las urbanas, razón por la cual la Cartera de Estado ha propuesto el plazo cuestionado.

En cuanto a la crítica del Honorable Senador señor Flores por el empleo de la expresión “realizará las acciones tendientes a modificar los contratos”, **el Director General de Concesiones, señor Juan Manuel Sánchez,** acogió la preocupación. Sin embargo, aseguró que el Ejecutivo está comprometido en dotar a las autopistas de la tecnología suficiente para la protección y seguridad de los usuarios y sus bienes en el menor tiempo posible.

Explicó que el empleo de la frase discutida responde a una razón táctica. De hecho, postuló, busca reconocer la especificidad de los diferentes tipos de convenios de concesión y su temporalidad, dejando a la Cartera de Obras Públicas en un escenario más favorable de negociación para alcanzar el objetivo perseguido en esta propuesta legal.

- Puesta en votación esta indicación, se registraron dos votos a favor, de los Honorables Senadores señora Gatica y señor Núñez; un voto en contra, del Honorable Senador señor Flores, y una abstención, del Honorable Senador señor De Urresti.

- Repetida la votación de conformidad a lo prescrito en el artículo 178 del Reglamento del Senado, la indicación fue aprobada, con enmiendas formales, por la totalidad de los miembros presentes de la instancia legislativa, Honorables Senadores señores De Urresti y Flores, señora Gatica, y señor Núñez.

o o o

- - -

MODIFICACIONES

De conformidad a los acuerdos adoptados, la Comisión de Obras Públicas tiene el honor de proponer la aprobación, en general y en particular, del proyecto de ley despachado por la Comisión de Seguridad Pública, con las siguientes enmiendas:

ARTÍCULO ÚNICO

Número 1

Sustituirlo por el siguiente:

“1.- Modifícase el artículo 23° del siguiente modo:

- i. Reemplázase en el numeral 1 la expresión final “, y” por un punto.
- ii. Agrégase el siguiente numeral 3, nuevo:

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

(Unanimidad, 4x0).

Número 2

Eliminarlo.

(Unanimidad, 4x0).

Número 3

Pasa a ser número 2, reemplazado por el que se señala:

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

“Artículo 44.- En el cumplimiento de sus obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, el concesionario de obras viales que opere con sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas o peajes deberá permitir el acceso al Ministerio Público a la información e imágenes obtenidas cuando aquel lo requiera en el contexto de la investigación de un delito. A su vez, deberá permitir el acceso a las policías, en tiempo real y sin necesidad de previo requerimiento en casos de flagrancia, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 130 del Código Procesal Penal, incluyendo los datos relativos a las placas patentes de los vehículos y las características de los mismos, como marca, modelo y color, en caso de ausencia o adulteración de patentes.

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

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

(Unanimidad, 4x0).

o o o

Incorporar un artículo transitorio, nuevo, del tenor que sigue:

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

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

(Unanimidad, 4x0).

o o o

TEXTO DEL PROYECTO

En virtud de las modificaciones anteriores, el proyecto de ley queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

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

1.- Modifícase el artículo 23° del siguiente modo:

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

ii. Agrégase el siguiente numeral 3, nuevo:

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

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

“Artículo 44.- En el cumplimiento de sus obligaciones de vigilancia, seguridad y asistencia, el concesionario de obras viales que opere con sistemas electrónicos o manuales de cobro de tarifas o peajes

deberá permitir el acceso al Ministerio Público a la información e imágenes obtenidas cuando aquel lo requiera en el contexto de la investigación de un delito. A su vez, deberá permitir el acceso a las policías, en tiempo real y sin necesidad de previo requerimiento en casos de flagrancia, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 130 del Código Procesal Penal, incluyendo los datos relativos a las placas patentes de los vehículos y las características de los mismos, como marca, modelo y color, en caso de ausencia o adulteración de patentes.

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

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

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

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

- - -

ACORDADO

Acordado en sesiones celebradas los días **3 de enero de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sergio Gahona Salazar (Presidente) y Juan Castro Prieto y señoras María José Gatica Bertín y Alejandra Sepúlveda Órbenes; **10 de enero de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sergio Gahona Salazar (Presidente), Juan Castro Prieto y Alfonso De Urresti Longton y señoras María José Gatica Bertín y Alejandra Sepúlveda Órbenes; **17 de enero de 2024**, con asistencia de Honorables Senadores señores Sergio Gahona Salazar (Presidente) y Alfonso De Urresti Longton y señoras María José Gatica Bertín y Alejandra Sepúlveda Órbenes; **24 de enero de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sergio Gahona Salazar (Presidente) y Alfonso De Urresti Longton y señoras María José Gatica Bertín y Alejandra Sepúlveda Órbenes; **13 de marzo de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Sergio Gahona Salazar (Presidente), Juan Castro Pietro y Alfonso De Urresti Longton y señora María José Gatica Bertín; **3 de abril de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Daniel Núñez Arancibia (Presidente), Alfonso De Urresti Longton, Iván Flores García, Sergio Gahona Salazar y señora María José Gatica Bertín; **10 de abril de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Daniel Núñez Arancibia (Presidente), Alfonso De Urresti Longton, Iván Flores García, Sergio Gahona Salazar y señora María José Gatica Bertín; **31 de mayo de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Daniel Núñez Arancibia (Presidente), Alfonso De Urresti Longton, Iván Flores García, Sergio Gahona Salazar y señora María José Gatica Bertín, y **31 de julio de 2024**, con asistencia de los Honorables Senadores señores Daniel Núñez Arancibia (Presidente), Alfonso De Urresti Longton e Iván Flores García, y señora María José Gatica Bertín.

Sala de la Comisión, a 5 de agosto de 2024.



MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, 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° 15.073-07 Y 15.253-09, REFUNDIDOS.

- I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** imponer a las concesionarias de obras públicas viales el deber de entregar el servicio en condiciones de seguridad para los usuarios y sus bienes, adoptando las medidas de vigilancia, seguridad y asistencia que deberán estar contempladas en las bases de licitación. Asimismo, el concesionario deberá permitir el acceso del Ministerio Público a la información e imágenes cuando este lo requiera en el marco de la investigación de un delito, y a las policías, en tiempo real y sin necesidad de requerimiento, en caso de flagrancia.
- II. ACUERDOS:** aprobado en general por unanimidad (5x0), en tanto que en particular también por unanimidad (4x0).
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de un artículo único permanente -con dos numerales- y de una disposición transitoria.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.
- V. URGENCIA:** no tiene.
- VI. ORIGEN E INICIATIVA:** Senado. Moción refundida 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), con otra 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).
- VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** primero.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 14 de junio de 2022, el Boletín N° 15.073-07, y 9 de agosto de 2023, el Boletín N° 15.253-09.

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

X. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: **1.-** Decreto N° 900, 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. **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. **6.-** Decreto con fuerza de ley N° 3, promulgado en 2019 y publicado en 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, 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.

Valparaíso, a 5 de agosto de 2024.



MILENA KARELOVIC RÍOS
Abogada Secretaria de la Comisión