

REPÚBLICA DE CHILE



## CÁMARA DE DIPUTADOS

LEGISLATURA 338<sup>a</sup>, ORDINARIA

Sesión 18<sup>a</sup>, en jueves 16 de julio de 1998  
(Especial, de 11.11 a 13.30 horas)

Presidencia del señor Martínez Ocamica, don Gutenberg.  
Presidencia accidental del señor Huenchumilla Jaramillo,  
don Francisco.

Secretario, el señor Loyola Opazo, don Carlos.  
Prosecretario, el señor Zúñiga Opazo, don Alfonso.

**PUBLICACIÓN OFICIAL  
REDACCIÓN DE SESIONES**

**ÍNDICE**

- I.- ASISTENCIA
- II.- APERTURA DE LA SESIÓN
- III.- ACTAS
- IV.- CUENTA
- V.- OBJETO DE LA SESIÓN
- VI.- DOCUMENTOS DE LA CUENTA
- VII.- OTROS DOCUMENTOS DE LA CUENTA

ÍNDICE GENERAL

	Pág.
<b>I. Asistencia</b> .....	5
<b>II. Apertura de la sesión</b> .....	8
<b>III. Actas</b> .....	8
<b>IV. Cuenta</b> .....	8
-0-	
Réplica a intervención de Diputado Hernández. Aplicación del artículo 34 del Reglamento.....	8
-0-	
<b>V. Objeto de la sesión.</b> Análisis del actual estado y nivel de la televisión chilena. Proyectos de acuerdo .....	9
<b>VI. Documentos de la Cuenta.</b>	
1. Oficio y antecedentes del Senado por el cual comunica que ha aprobado, con modificaciones, el proyecto referido a los habitantes de zonas fronterizas. (boletín N° 1113-06).....	41
2. Oficio del Senado por el cual comunica que ha aprobado, en los mismos términos que la Cámara de Diputados, el proyecto que modifica la ley N° 19.442, para precisar el nombre correcto de la religiosa italiana Giovanna Favero Pellizzari. (boletín N° 1982-17) .....	42
3. Oficio y antecedentes del Senado por el cual comunica que ha aprobado el proyecto, iniciado en moción, que modifica el artículo 127 del Código Sanitario, con el objeto de garantizar la reserva de las recetas médicas. (boletín N° 1985-11)(S) .....	42
4. Oficio y antecedentes del Senado por el cual comunica que, previa consulta a la Cámara de Diputados, ha accedido a la solicitud del Presidente de la República en orden a disponer el archivo del proyecto que establece la obligación de entregar a la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos la documentación oficial que indica. (boletín N° 1143-06) .....	44
5. Oficio del Senado por el cual comunica que acordó promover la designación de una Comisión mixta de Senadores y Diputados que estudie los criterios que rijan el despacho o resolución de los proyectos que conceden la nacionalidad por gracia.....	45

	Pág.
6. Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones recaído en la investigación encomendada por la Cámara de Diputados para estudiar todo lo relativo al nuevo sistema de revisión técnica de vehículos motorizados, dispuesto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones .....	45
7. Moción de los Diputados señores Galilea, don José Antonio; Álvarez-Salamanca, Bertolino, Martínez, don Rosauo; Espina, García, don José; García, don René Manuel; Vega, Galilea, don Pablo, y Diputada señora Guzmán, doña Pía, que modifica el decreto ley N° 799, de 1974, referido a la regulación en el uso y circulación de vehículos estatales. (boletín N° 2206-15) .....	135
8. Moción de los Diputados señores Prokurica, Longton, Espina y Cardemil que reforma la Constitución Política de la República para permitir revisar la constitucionalidad de los autos acordados de la Corte Suprema. (boletín N° 2205-07).....	136
9. Oficio de la Excma. Corte Suprema por el cual remite su opinión respecto del proyecto que amplía a tribunales de ciudades que indica la competencia para conocer de infracciones a la ley de pesca y acuicultura. (boletín N° 2180-01).....	138
 <b>VII. Otros documentos de la Cuenta.</b>	
1. Comunicación:	
-Del Jefe de Comité del Partido Unión Demócrata Independiente por la cual informa que en la Comisión de Relaciones Exteriores el Diputado señor Pérez, don Víctor, será reemplazado por la Diputada señora González, doña Rosa.	
2. Oficios:	
<b>Municipalidad de Vitacura</b>	
-Del Diputado señor Gutenberg Martínez, recursos financieros para seguridad ciudadana.	
<b>Municipalidad de Lo Barnechea</b>	
-Del Diputado señor Gutenberg Martínez, recursos financieros para seguridad ciudadana.	
<b>Municipalidad de Puerto Montt</b>	
-Del Diputado señor Kuschel, pavimentación y asfaltado de los pasajes Schwerter y Angelmó; subsidios familiares y pensiones asistenciales, otorgadas desde 1995 a junio de 1998.	
<b>Municipalidad de Temuco</b>	
-Del Diputado señor Huenchumilla, diversas obras a ejecutarse en esa comuna.	

I. ASISTENCIA

-Asistieron los siguientes señores Diputados: (85)

NOMBRE	(Partido*	Región	Distrito)
Aguiló Melo, Sergio	PS	VII	37
Alessandri Valdés, Gustavo	RN	RM	20
Alvarado Andrade, Claudio	IND	X	58
Álvarez-Salamanca Büchi, Pedro	RN	VII	38
Álvarez Zenteno, Rodrigo	IND	XII	60
Arratía Valdebenito, Rafael	PDC	VI	35
Bartolucci Johnston, Francisco	UDI	V	13
Bertolino Rendic, Mario	RN	IV	7
Bustos Huerta, Manuel	PDC	RM	17
Bustos Ramírez, Juan	PS	V	12
Caminondo Sáez, Carlos	RN	X	54
Caraball Martínez, Eliana	PDC	RM	27
Ceroni Fuentes, Guillermo	PPD	VII	40
Coloma Correa, Juan Antonio	UDI	RM	31
Cornejo González, Aldo	PDC	V	13
Correa De la Cerda, Sergio	UDI	VII	36
Cristi Marfil, María Angélica	RN	RM	24
Delmastro Naso, Roberto	IND	X	53
Díaz Del Río, Eduardo	DEL SUR	IX	51
Dittborn Cordua, Julio	UDI	RM	23
Elgueta Barrientos, Sergio	PDC	X	57
Encina Moriamez, Francisco	PS	IV	8
Espina Otero, Alberto	RN	RM	21
Fossa Rojas, Haroldo	RN	VIII	46
Galilea Vidaurre, José Antonio	RN	IX	49
García García, René Manuel	RN	IX	52
García Ruminot, José	RN	IX	50
Girardi Lavín, Guido	PPD	RM	18
González Román, Rosa	IND	I	1
Gutiérrez Román, Homero	PDC	VII	37
Hales Dib, Patricio	PPD	RM	19
Huenchumilla Jaramillo, Francisco	PDC	IX	50
Ibáñez Santa María, Gonzalo	IND	V	14
Jaramillo Becker, Enrique	PPD	X	54
Jiménez Villavicencio, Jaime	PDC	RM	31
Krauss Rusque, Enrique	PDC	RM	22
Kuschel Silva, Carlos Ignacio	RN	X	57
Leal Labrín, Antonio	PPD	III	5
Leay Morán, Cristián	UDI	RM	19
León Ramírez, Roberto	PDC	VII	36
Longton Guerrero, Arturo	RN	V	12

---



---

Longueira Montes, Pablo	UDI	RM	30
Lorenzini Basso, Pablo	PDC	VII	38
Luksic Sandoval, Zarko	PDC	RM	16
Martínez Labbé, Rosauro	IND	VIII	41
Martínez Ocamica, Gutenberg	PDC	RM	21
Masferrer Pellizzari, Juan	UDI	VI	34
Melero Abaroa, Patricio	UDI	RM	16
Molina Sanhueza, Darío	UDI	IV	9
Monge Sánchez, Luis	IND	IX	48
Mora Longa, Waldo	PDC	II	3
Moreira Barros, Iván	UDI	RM	27
Mulet Martínez, Jaime	PDC	III	6
Muñoz Aburto, Pedro	PS	XII	60
Núñez Valenzuela, Juan	PDC	VI	34
Ojeda Uribe, Sergio	PDC	X	55
Olivares Zepeda, Carlos	PDC	RM	18
Orpis Bouchón, Jaime	UDI	RM	25
Ortiz Novoa, José Miguel	PDC	VIII	44
Palma Flores, Osvaldo	RN	VII	39
Palma Irarrázaval, Joaquín	PDC	IV	7
Pareto González, Luis	PDC	RM	20
Paya Mira, Darío	UDI	RM	28
Pérez San Martín, Lily	RN	RM	26
Pérez Varela, Víctor	UDI	VIII	47
Pollarolo Villa, Fanny	PS	II	3
Prokurica Prokurica, Baldo	RN	III	6
Recondo Lavanderos, Carlos	UDI	X	56
Reyes Alvarado, Víctor	PDC	X	56
Rincón González, Ricardo	PDC	VI	33
Riveros Marín, Edgardo	PDC	RM	30
Rojas Molina, Manuel	UDI	II	4
Saa Díaz, María Antonieta	PPD	RM	17
Salas De la Fuente, Edmundo	PDC	VIII	45
Seguel Molina, Rodolfo	PDC	RM	28
Soto González, Laura	PPD	V	14
Ulloa Aguillón, Jorge	UDI	VIII	43
Urrutia Cárdenas, Salvador	PPD	I	1
Valenzuela Herrera, Felipe	PS	II	4
Van Rysselberghe Varela, Enrique	UDI	VIII	44
Vargas Lyng, Alfonso	RN	V	10
Venegas Rubio, Samuel	IND	V	15
Vilches Guzmán, Carlos	RN	III	5
Walker Prieto, Ignacio	PDC	V	10
Walker Prieto, Patricio	PDC	IV	8

---

-Con permiso constitucional estuvieron ausentes las Diputadas señoras Muñoz D' Alhora, doña Adriana; Prochelle Aguilar, doña Marina, y el Diputado señor Tuma Zedan, don Eugenio.

-Asistieron, además, el Ministro Secretario General de Gobierno, señor José Joaquín Brunner, y la Presidenta del Consejo Nacional de Televisión, señora Pilar Armanet.

---

\* *PDC: Partido Demócrata Cristiano; PPD: Partido Por la Democracia; UDI: Unión Demócrata Independiente; RN: Renovación Nacional; PS: Partido Socialista; UCCP: Unión Centro Centro Progresista; PRSD: Partido Radical Social Demócrata; IND: Independiente.*

## II. APERTURA DE LA SESIÓN

*-Se abrió la sesión a las 11.11 horas.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el nombre de Dios y de la Patria, se abre la sesión.

## III. ACTAS

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- El acta de la sesión 13ª se declara aprobada.

El acta de la sesión 14ª queda a disposición de los señores diputados.

## IV. CUENTA

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- El señor Prosecretario va a dar lectura a la Cuenta.

*-El señor ZÚÑIGA (Prosecretario) da lectura a los documentos recibidos en la Secretaría.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Para referirse a la Cuenta, tiene la palabra el Diputado señor Moreira.

El señor **MOREIRA**.- Señor Presidente, quiero hacer una reserva, porque creo que esta sesión especial, que en su momento rechacé, que, después de un análisis de la situación que daré a conocer mediante un comunicado de prensa, se concluye que indirectamente vulnera algunas garantías constitucionales, como la libertad de expresión y de información, lo que señalé a su Señoría en forma personal.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Señor Diputado, ése no es tema de la Cuenta. Está el debate para formular las opiniones.

## REPLICA A INTERVENCION DE DIPUTADO HERNÁNDEZ. Aplicación del artículo 34 del Reglamento.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- De acuerdo con el artículo 34 del Reglamento, tiene la palabra el Diputado señor Osvaldo Palma, por cinco minutos.

El señor **PALMA** (don Osvaldo).- Señor Presidente, el tema que plantear no tiene relación con el objeto de la sesión, sino que haré uso de mi derecho a réplica.

Sin afán de polémica liviana, sino de justicia, deseo señalar que ayer se me aludió en apreciaciones del Diputado señor Hernández, con respecto a la deficiente gestión de la salud pública como consecuencia de una mala función de los médicos chilenos.

Resulta lamentable que un honorable Diputado de la República se encuentre tan mal informado, y es triste que lo evidencie públicamente. Es triste por ser e injusto con un gremio que históricamente se ha destacado por su gran vocación de servicio público, lo que ha llevado a la salud chilena a un sitio extraordinario, reconocido en todo el mundo. Esto es, sin duda, gracias al equipo médico.

Lo anterior se demuestra en numerosos indicadores biomédicos, como la mortalidad general y la expectativa de vida en Chile, de 65.2 años para el quinquenio 1995-2000; la mortalidad infantil de 11.1 por mil nacidos vivos; la mortalidad materna de 0.25 por mil nacidos vivos. Todo ello es bueno a nivel mundial.

En medicina nada es por casualidad. Esto demuestra el excelente trabajo del equipo médico.

Epidemias devastadoras en otras regiones, como el cólera, enfermedades infecciosas, el Sida, son perfectamente controladas en nuestro país, contra todo lo esperado. Esto habla de un buen trabajo y de una buena gestión.

Considero injusto generalizar a toda una profesión tan loable como la medicina con ejemplos aislados. Eso no corresponde a un método científico aceptado ni tiene valor ético alguno.

Muy a pesar del Diputado señor Hernández, la medicina pública chilena, aun con los recursos con que cuenta, muy menores en relación con países desarrollados, obtiene resultados semejantes a ellos. El factor humano es el que lleva a estos excelentes índices; la vocación que aún existe en el equipo de salud, que lo destaca en nuestra sociedad y en el mundo.

Por último, como Diputado de la República y como médico, de lo cual me siento orgulloso, quiero exaltar la calidad técnica y humana, los altos valores éticos que guían a la medicina chilena, gracias a lo cual hemos logrado una salud de la que somos ejemplo como nación, y nuestros profesionales, y con ello Chile, gozan de un prestigio muy bien ganado a nivel mundial.

He dicho.

## V. OBJETO DE LA SESIÓN

### ANÁLISIS DEL ACTUAL ESTADO Y NIVEL DE LA TELEVISIÓN CHILENA. Proyectos de acuerdo.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- La presente sesión fue pedida por 60 señores diputados y tiene por objeto analizar el actual estado y nivel de la televisión chilena.

El señor **MULET**.- Pido la palabra para formular una cuestión reglamentaria.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Tiene la palabra su Señoría.

El señor **MULET**.- Señor Presidente, como se invitó a esta sesión al Ministro Secretario General de Gobierno, quiero saber

si va a asistir o no. Entiendo que está presente la señora Presidenta del Consejo Nacional de Televisión.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- La señora Pilar Armanet está presente en la Sala y el señor Ministro ha confirmado su asistencia. Según me informa el señor Secretario, viene en camino.

El señor **MULET**.- Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- El tiempo previo de 15 minutos que establece el artículo 74 del Reglamento corresponden al Comité Demócrata Cristiano. En ese tiempo, tiene la palabra el Diputado señor Enrique Krauss.

El señor **KRAUSS**.- Señor Presidente, al revés de algunos anuncios sobre el sentido con que se va a intervenir en el debate, sin entrar propiamente en él, quiero partir por expresar la satisfacción por que esta honorable Cámara, a petición de la mayoría absoluta de sus miembros -60 diputadas y diputados-, haya acordado realizar esta sesión, que tiene por objeto profundizar inicialmente -porque no aspiramos a que en sólo una sesión se pueda definir contundente y claramente el tema que nos convoca- sobre el estado de la televisión chilena.

Esto surge como consecuencia de una intervención, respaldada por la totalidad de los Comités, acerca del contenido de determinados programas de la televisión, que no es la materia que nos interesa debatir. El tema es más profundo. Aquí no se trata de transformarnos en comentaristas de la televisión, sino de hacer en conjunto, libre de prejuicios, entendiendo que estamos tratando una cuestión que le interesa al país actual y futuro, acerca de si la televisión chilena -y me estoy refiriendo específicamente, por ahora, a los servicios de radiodifusión televisiva de libre recepción, vale decir, a la

televisión abierta, a la que acceden todos los chilenos, la única a la que acceden los pobres- es la que conviene, la que interesa, la que interpreta el sentido valórico nacional.

En consecuencia, no promovemos un debate con interés proselitista, partidista, mucho menos en función de situaciones personalistas. Lo que nos interesa es debatir, con la mayor altura posible, un tema de solvencia e importancia, y la relevancia y la importancia radican, primero, en el respaldo a una intervención en Incidentes; segundo, en esta convocatoria, y tercero, en el debate que se ha suscitado en el país.

Repitiendo una frase común, pero gráfica, hemos puesto en evidencia la punta de un iceberg. Como se trata de un medio de comunicación significativo e importante, queremos analizarlo en conjunto, aquí, en el órgano democrático por excelencia, donde está representado prácticamente todo el espectro político nacional, incluso sectores independientes. Como representantes de la soberanía popular, analicemos estos temas, libres de prejuicios, sin suponer intenciones, sin transformarnos a priori en tutores de determinadas normas que se dice que se están infringiendo y que nadie ha planteado. Como hipótesis de trabajo, no queremos establecer anticipadamente ni censuras ni mecanismos de regulación, ni sistemas de autorregulación ni procedimientos a través de los cuales el Estado pueda estimular la conformación de regulaciones entre los distintos canales. Esa es una cuestión que tendrá que ser definida posteriormente, una vez que los diputados, las autoridades de Gobierno, los profesionales de la televisión, quienes interpretan las apreciaciones del espíritu y los intereses de la familia, concurrámos a ese gran debate que el país espera: cuál es la televisión que nos conviene.

La televisión es un medio de comunicación de mayor impacto; además, es prácticamente gratuita: basta un televisor y energía eléctrica, y se mete en el nivel más íntimo de las familias. Tiene una gran inciden-

cia en la inversión publicitaria, ya que en 1997 estuvo por sobre los 300 millones, es decir, alcanza al 48 por ciento del total de la inversión publicitaria en todos los medios. Es el medio de entretención más importante, el único con que cuentan los sectores más postergados de nuestro país.

La relación que históricamente ha tenido el Estado-no sólo ahora, sino que desde el establecimiento de la televisión chilena- ha sido de prescindencia. Me refiero a Estado en cuanto a nación organizada y no en relación con la simbología exclusivamente del Poder Ejecutivo.

La televisión surge en Chile del esfuerzo de investigación tecnológica de las universidades. Salvo un decreto inicial dictado en octubre de 1958 por el entonces Presidente Ibáñez, se mantiene al margen de cualquier normativa. Simplemente, por la tolerancia, sin una definición clara hasta que, al término del gobierno del Presidente Frei Montalva, en octubre de 1970, se dicta la ley N° 17.377, con una concepción que hoy parece un poco idílica: la televisión debe informar, educar y entretener. Idílica, pero que sigue siendo valóricamente valiosa.

Para no perturbar el sentido esencial, el espíritu vertebral de lo que nos interesa debatir, no quiero referirme a lo que ocurrió durante el gobierno militar.

En definitiva, el hecho concreto es que hoy tenemos una televisión de libre recepción que, por la circunstancia de estar en manos de concesionarios, se ha transformado en una especie de servicio público, situación que hoy no está plenamente definida.

En la actualidad, la televisión chilena está llena de contradicciones: hay un canal que se dice universitario y católico, respecto del cual vemos la apreciación de autoridades de la Iglesia en relación con esa materia; hay una televisión que es nacional, sin embargo, el Estado no le aporta un solo peso para el cumplimiento de su misión pública, circunstancia que no ocurre en ninguna parte del mundo; hay un canal que se denomina "Chi-

levisión”, y está en manos de inversionistas extranjeros. En consecuencia, no centremos el debate en el contenido de determinados aspectos de la televisión.

Transcurridos seis años desde la dictación del nuevo estatuto del Consejo Nacional de Televisión, que actualmente tiene rango constitucional, y del nuevo estatuto de Televisión Nacional, estimo importante realizar este debate aquí, en la Cámara de Diputados, para ver la manera de encarar el conjunto de temas y de problemas que tiene la televisión.

Estoy informado de que hay autoridades de Gobierno que se han preocupado de la materia, como el Consejo Nacional de Televisión. Además, existen análisis sobre la materia del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, de la Secretaría General de Gobierno y de la Corporación de Fomento de la Producción.

¿Por qué no tomarlos y sacar las conclusiones pertinentes respecto de un medio de esta significación? ¿Por qué no meternos a analizar cuestiones tan importantes y significativas, como la fuente de financiamiento de la televisión abierta? ¿Podemos seguir dependiendo del autofinanciamiento que supone la entrega a las normas del mercado? ¿Podemos estar acogiendo como verdad de fe, desde el punto de vista comercial y comunicacional, al *people meter*? Éste es un mecanismo razonable, con el que se mide la audiencia en forma electrónica, pero que en nuestro país carece de respaldo normativo, y, según se dice en forma categórica, está ubicado sólo en Santiago. En consecuencia, las regiones no tienen opinión sobre la televisión. Además, aparte de estar localizado sólo en Santiago mayoritariamente, lo está en el barrio alto. Por eso, se dice que la televisión prácticamente se apaga los viernes y sábados. Pero ello ocurre en los sectores que tienen otras posibilidades para divertirse en los días de semidescanso; no en todos los sectores.

Y hay temas tan importantes, como la producción de la televisión centrada en los

canales, pero en un conjunto de productores independientes, que son los defensores de los programas de nivel cultural, y que tienen, según denuncian sus organismos gremiales, un tratamiento poco grato con los canales, tanto en la relación como en lo económico. Y en estas pequeñas y medianas empresas audiovisuales hay una capacidad de exportación cultural chilena absolutamente desaprovechada. Desde el punto de vista técnico y, en muchos casos, artístico, la televisión chilena es buena. Por eso la piratean determinados canales de Centroamérica. Pero el país cultural podría tener cierta presencia si impulsáramos en forma efectiva una política de esta especie, si es que la promoviéramos.

El Consejo Nacional de Televisión, por ley, debe preocuparse de esta materia. Y lo ha hecho. Le corresponde promover, financiar o subsidiar la producción, transmisión o difusión de programas de alto nivel cultural. Sin embargo, la asignación presupuestaria, lo que es responsabilidad de todos, para estos objetivos no excede al equivalente de 300 mil dólares, el costo de muchos de los programas estelares de la noche.

En consecuencia, es impostergable tomar definiciones. También debemos hacerlo respecto del cable. Ayer uno de los jefes de las empresas comerciales, en el ánimo de introducir en Chile las películas de pornografía dura, dice en entrevista de prensa que el Gobierno de Chile y la Cámara legislativa no quieren preocuparse de estas materias. Ese señor, presidente de una de estas empresas, señala: “Aparentemente para el Gobierno de Chile una legislación moderna que contemple la televisión por cable y satelital no es una materia prioritaria. Ellos entienden la problemática, pero no es un asunto importante para la cámara legislativa o para el gobierno.” ¡Qué sepan esos inversionistas que esta Cámara legislativa y el Gobierno están preocupados de la materia! ¡Qué debemos entender que no hay un problema de coacción a la libre expresión, pero que la

eliminación de censura tampoco puede significar el chipe libre y el todo vale! ¡Qué tenemos necesidad de crear las condiciones para quienes tienen la responsabilidad formadora de los jóvenes, sobre todo de los menores, puedan manejar instrumentos electrónicos que hoy existen y que, sin embargo, las empresas comercializadoras de televisores los han marginado del acceso en el mercado chileno; es el control parental en virtud del cual se puede controlar no sólo la distribución de los canales, sino, además, bloquear algunos.

En consecuencia, hay un conjunto de temas que nos inquietan y preocupan, respecto de los cuales queremos invitar al país aquí, a nuestra Cámara, porque, además - es un tema que toco tangencialmente por la angustia del tiempo-, los partidos políticos, los parlamentarios, tenemos prácticamente en la sombra de las barbas la existencia de la videopolítica. La democracia de los botones, como dice Sartori, articulada por los medios de comunicación y, específicamente, por la televisión, significa un quiebre de la institucionalidad de la expresión política y la mediatización a través de un medio de comunicación.

Esos temas son relevantes y creo que no estamos perdiendo el tiempo; al contrario, tenemos la gran oportunidad de posicionar, de canalizar y de servir -como nos corresponde- de intermediarios entre la apreciación de todos los sectores, que es todo el país preocupado de este tema, y las resoluciones desde la perspectiva de la televisión con que queremos asomarnos al siglo XXI.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el tiempo del Comité Demócrata Cristiano, tiene la palabra, hasta por cuatro minutos, el Diputado señor Patricio Walker.

El señor **WALKER** (don Patricio).- Señor Presidente, durante la última semana hemos asistido a un interesante debate, a través de los medios de comunicación social, en el cual se ha cuestionado el contenido de algunos programas emitidos por los canales de la televisión abierta.

Más allá de lo que se ha señalado en la prensa, en múltiples conversaciones cotidianas que he sostenido con personas de mi distrito, así como con jóvenes de diversas regiones del país, ha sido frecuente escuchar algunas críticas en relación con nuestra televisión.

La televisión, sin duda alguna, constituye hoy uno de los medios de entretenimiento más masivos que existe y que, por las condiciones económicas y tecnológicas de Chile, está al alcance de la mayoría de la población. No obstante lo anterior, pareciera correcto poner la mirada en la forma y en el modo a través de los cuales está entreteniéndose. En los diversos programas que se entregan diariamente en las señales abiertas podemos encontrar gran variedad de alternativas: dibujos animados, producciones fílmicas nacionales e internacionales, estelares, noticieros, programas deportivos, etcétera. Una parte de esta programación está caracterizada por entregar a los televidentes programas educativos e informativos de gran calidad en sus contenidos y medios tecnológicos; sin embargo, un elevado porcentaje de las horas de transmisión está colmado de fuertes escenas de violencia, ramplonería y ordinariez. No es ninguna novedad señalar que muchos programas de dibujos animados y series de acción están colmados de vehementes cuadros en tal sentido, que son vistos diariamente por miles de niños. Tampoco constituye una afirmación nueva indicar que muchas escenas de diversas películas y series están plagadas de una visión sesgada de la sexualidad de las personas. No obstante, constituye algo nuevo decir, claramente y con fuerza, que los canales de televisión no han incorporado ni han acogido esas anti-

guas y reiteradas críticas que, sin duda alguna, son compartidas por gran parte de la comunidad nacional. Recientes estudios señalan que un 60 por ciento de la población piensa hoy que hay más violencia en la televisión que en el pasado, problema del cual ningún medio se ha hecho cargo en lo más mínimo, lo que constituye falta de sensibilidad y de preocupación social.

Por otro lado, quiero señalar que en estos últimos cuatro años hemos podido conocer la televisión de sintonía, una nueva forma de hacer televisión. Está inspirada en que el mejor programa es el más visto; a mayor sintonía, mejores auspiciadores, mejor ingreso para la estación y, por último, hay que ofrecer a la gente lo que la gente quiere ver. Esto -hay que ser justo- es reflejo de la sociedad que estamos construyendo y que se confunde con el modelo económico que nos rige. En Chile no sólo tenemos una economía de mercado, sino también una sociedad de mercado. En consecuencia, la televisión es coherente con eso.

Por ello, no debemos censurar, sino respetar la libertad de expresión. Pero sí debemos crear incentivos, fondos concursables, para que la televisión no sólo tenga la obligación de establecer una hora a la semana para programas culturales, sino que, en definitiva, pueda también, durante toda su programación, entregar valores humanistas e integradores para la formación de nuestros jóvenes.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el tiempo del Comité del Partido Demócrata Cristiano, tiene la palabra, hasta por tres minutos, el Diputado señor Rafael Arratia.

El señor **ARRATIA**.- Señor Presidente, la comunicación es la esencia de la relación entre personas. La familia, como eje de nuestra sociedad, funciona, esencialmente, con la comunicación. Ella es la base del

conocimiento entre personas. En la medida en que esa comunicación sea consecuencia de principios o valores equivocados, inducirá a alteraciones innecesarias e indeseables entre quienes intentan producir relaciones afectivas, laborales o conductuales. Hoy, la televisión es responsable, directa o indirectamente, de un alto porcentaje de esas relaciones interpersonales. Por eso, la base sobre la cual la televisión y los medios de comunicación asientan sus valores éticos, morales y de vida, adquiere tan importante significado. Pretender que su eje ha de ser sólo el rendimiento económico y que éste puede lograrse mediante el escándalo, los antivaleores, el drama o el valor real, pero sólo para el conocimiento, para llamar al conflicto entre grupos y no con ánimo constructivo; pretender que este valor ha de ser utilizado para satisfacer egos de profesionales de la comunicación, de políticos, de empresarios y de otros, en desmedro de otros, y no con espíritu solidario con otros y sin egos; pretender que sólo vale lo que vende y desconocer el compromiso social que obligadamente ha de tener, lo cual no niega el derecho justo a financiarse, todo ello y lo que hoy vemos en nuestra televisión, no nos hace sino lamentar nuestro potencial futuro.

Quien pide en nombre de otros y defendiendo valores, puede hacerlo con orgullo y con la frente en alto. Pedir con respeto, pero también con la fuerza de las convicciones, puede no ser noticia. No importa. Pido un gesto social, cristiano, un gesto de humildad y de entrega a una sociedad que quiere amor y no dolor; conciliación y no personalismo; respeto y no odio; tolerancia y no descalificación; respeto por las justas diferencias y por las minorías. Pido respeto por nuestros hijos; compromiso con la solución del dolor y no con el dolor para producir más dolor; el poder de la comunicación al servicio de las personas, valores y no disvalores. Puede que no sea noticia, pero, de todas maneras, es la expresión más profunda de mi pensamiento.

He dicho.

El señor **HUENCHUMILLA** (Presidente accidental).- En el tiempo del Comité del Partido Demócrata Cristiano, tiene la palabra, hasta por seis minutos, el Diputado señor Gutenberg Martínez.

El señor **MARTÍNEZ** (don Gutenberg).- Señor Presidente, quiero continuar con el enfoque que se ha dado a esta sesión, felicitando al Diputado señor Krauss por la iniciativa asumida sobre la materia para culminar en la idea de hacer una propuesta positiva - que tiempo atrás circuló entre los diputados, pero no fue viable-, respecto de cómo incluir aspectos culturales con mayor fuerza en la programación de la televisión chilena.

La prosperidad de un pueblo no puede estar basada sólo en su crecimiento económico; también debe propender al desarrollo permanente y sostenido de los valores del espíritu. Este principio constituye una verdad intransable para quienes creemos que la cultura juega un rol fundamental como elemento que confiere identidad y sentido de pertenencia a una comunidad.

En una sociedad en que todos los procesos y decisiones parecen estar cruzados por las tendencias mundiales, más que por la dinámica interna de las naciones, la valorización de la cultura no es sino el respeto por nuestras particulares idiosincrasias y la defensa de nuestra propia nacionalidad.

Por eso, creemos que toda la comunidad debe tener la posibilidad de acceder a la cultura en sus más diversas expresiones. Nos mueve el convencimiento de que el patrimonio cultural de nuestro pueblo -constituido por sus costumbres, idiosincrasia, arte, historia y valores compartidos con naciones hermanas dentro de nuestro territorio y fuera de él- es un bien preciado que merece ser protegido y estimulado como necesidad imperiosa para el desarrollo de una sociedad más libre, fraterna y democrática. En esta dimensión, es de vital importancia discutir y rescatar el rol que juega la televisión en la difusión de la cultura.

La realidad nos muestra que el mundo televisivo se enfrenta a una dura dificultad: la eventual dicotomía entre aquello que resulta interesante o entretenido -al menos para algunos-, con aquello que puede ser estimado de buena calidad. Según el filósofo Popper, el nivel de la programación televisiva en todo el mundo se ha visto afectado porque las emisoras, condicionadas por la competitividad, deben producir, cada vez con mayor frecuencia, programas cuya prioridad son los porcentajes de audiencia, de los que depende su propio autofinanciamiento. Se ven así enfrascadas en una dinámica comercial cuyo fin último es atraer más espectadores, donde no siempre con realismo puede primar la difusión de las artes y las ciencias.

En este contexto, nos preocupa que las condiciones en que se realiza la actividad televisiva provocan que las formas de televisión de contenido cultural hayan sido paulatinamente desplazadas de las pantallas de libre recepción. Creemos que la sociedad debe preocuparse del punto en positivo y favorecer la posibilidad de que los canales de televisión tomen medidas al respecto.

En antaño, no muy lejano, entre 1984 y 1992, existió en Chile lo que se denominó "franja cultural". A través de ella se permitió que todos los canales de televisión destinaran un espacio de tiempo a programas de valor cultural que, en competencia con programas triviales, no podían aspirar al nivel de sintonía de estos últimos, pero gracias a los cuales la televisión podía cumplir con ese estilo de función normativa y educativa general que le está permitido por la naturaleza misma del medio. Así, por ejemplo, durante dicho período se transmitían los eventos artístico-culturales del Teatro Municipal que podían ser disfrutados, a bajo costo, por miles de familias chilenas. Desgraciadamente, con el término de la franja desapareció virtualmente esa programación de la televisión. A nuestro juicio, la supresión de dicha franja es parte del problema. Se cierra así un círculo vicioso. Mientras menos recur-

Los tiene un grupo humano para acceder a los bienes de la cultura, mayor es su necesidad de que ellos le sean proporcionados por este medio que llega a todos los hogares; pero las modalidades impuestas a la competencia televisiva son a menudo un obstáculo infranqueable para quienes quieren cumplir con ese deber de justicia. Por lo mismo, creemos que su restablecimiento podría marcar un hito positivo en un sentido futuro.

La televisión no es un medio cualquiera de comunicación. Ella merece formas de cuidado especial. Así, por lo demás, lo establece el artículo 1º de la ley del Consejo Nacional de Televisión, que en ahorro de tiempo no lo cito completo, pero lo que importa es que establece, por tratarse de ondas de la sociedad entregadas en concesión, la obligación de velar por el correcto funcionamiento televisivo. Dice que se debe velar, a través de su programación, por el permanente respeto de los valores morales y culturales propios de la nación -entre otros que se expresan-.

En este sentido, estimamos que una de las metas declaradas de la democracia debe ser la de dar la oportunidad y generar las condiciones para que todos los que quieren puedan cultivar su espíritu.

Por otro lado, no necesariamente las cifras de porcentajes de espectadores representan los deseos de la gente. Lo que se lee en ellos es la selección entre los productos ofrecidos, pero no indican lo que deberían ofrecer ni lo que elegiría el público si las alternativas fueran otras.

Desde este punto de vista, más que una obligación, el establecimiento de una franja cultural es una invitación a los canales a ser capaces de mantener una política de programación equilibrada y generar un mecanismo que les permita dar lo mejor de lo suyo, sin temor a la competencia simple o banal.

A través del establecimiento de una franja cultural televisiva queremos reafirmar el principio de libertad, junto con un marco de competencia y de autofinanciamiento y, al

mismo tiempo, equilibrar aquellos derechos con el derecho de acceder a programas culturales de alto nivel.

Lo hacemos porque concebimos la cultura como un bien público valioso, que, si se desarrolla plenamente, permite enriquecer la vida, abrir nuevos horizontes, fortalecer la sensibilidad y la imaginación, en fin, hacer más humano al ser humano.

Un día a la semana, en el mejor horario y en el mismo espacio, todos los canales podrían transmitir, simultáneamente, programación cultural. Y ahí competir, en la calidad, y con ello autofinanciarse, entendiendo como programación cultural todas aquellas que dicen relación con las artes y las ciencias.

Para eso hay que facilitar una estructura que permita a la cultura retribuir sus costos, y ello requiere de iniciativas concretas.

Desde este punto de vista, he querido colaborar al debate con una idea central que, en algún momento, hemos compartido con diputados y senadores de todas las bancadas: la de que el debate futuro en nuestra Corporación sobre la problemática de la televisión chilena debe producir propuestas en positivo, según la realidad y condicionantes de entonces, pero no limitando la creatividad de políticos, de legisladores.

En definitiva, deben buscarse caminos que permitan trascender las fronteras, acrecentar el patrimonio cultural de la humanidad y preservar los valores de nuestra nacionalidad.

He dicho.

El señor **HUENCHUMILLA** (Presidente accidental).- En el tiempo de Renovación Nacional, tiene la palabra, hasta por cinco minutos, el Diputado señor Alessandri.

El señor **ALESSANDRI**.- Señor Presidente, hay diferentes apreciaciones sobre los problemas que aquejan a la televisión nacional. Voy a señalar mi punto de vista.

Si se parte del supuesto de que la televisión es básicamente entretenimiento, ten-

dremos que convenir en que el estamento culto del país no estaría siendo considerado en el negocio televisivo.

En verdad, no estoy muy seguro de que ese papel sea solamente el que le corresponde a la televisión. Se me dirá que para llenar los valores superiores está la función educacional del magisterio, el aula universitaria, la literatura, y lo que es más importante y decisivo, la inclinación natural, el espíritu de estudio y el amor al libro.

La familia, el ejemplo de los padres, las facilidades que la comunidad dé a las nuevas generaciones, el medio y la sociedad tienen que cumplir en forma principalísima su función moderadora y orientadora

Pretender que esta trascendental misión pueda ser cumplida por la televisión es, desde mi punto de vista, una meta inalcanzable, porque sería una quimera. Pero en lo que sí estamos plenamente de acuerdo y alarmados, a su vez, es que al medio televisivo haya llegado, en gloria y majestad, el hablar no sólo inculto, sino soez, bajo, sucio, lo que, a nuestro parecer, constituye una genuina agresión a la moral y a las buenas costumbres que linda con la infracción penal.

Se está corrompiendo el buen gusto, bajo el muy discutible pretexto de ser auténticos, de parecer espontáneos, divertidos o cómicos, como algunos dicen.

La causa no es tan simple. La coprolalia, del griego "kopros": excremento, y "lalia": hablar, es una tendencia patológica a profemar obscenidades, una forma de enajenación, de anormalidad.

No resulta natural que los directivos de los canales de televisión, como antes los de las radioemisoras, no hagan lo suyo para impedir que verdaderos agresores verbales se apoderen de micrófonos y cámaras, que lleguen al seno de los hogares y corrompen las mentes juveniles, junto con el idioma y las conductas sociales.

¿Qué actitud corresponde asumir? Lo que siempre está a la mano, es la idea de la represión punitiva o la regulación minuciosa,

que rápidamente se transforma en letra muerta. Está también el viejo truco de encomendarle al Estado la supervigilancia o la superintendencia, con la consiguiente burocratización e inutilidad.

En mi concepto, deben emplearse nuevas herramientas, porque el medio involucrado también es nuevo. Treinta y tantos años no es nada en la vida de una nación.

Por de pronto, nos encontramos con la desagradable sorpresa de que el Estado ve comprometida su responsabilidad, porque es dueño de un canal televisivo que no está exento de responsabilidad en la materia en debate.

Si hay algo a lo cual temen los teledifusores es al "zapping" o al "perilleo", como llaman en Argentina al cambio constante de canal.

En nuestro caso, se impone una cruzada cívica, que surja de los centros de padres y apoderados, de las organizaciones sindicales, del empresariado, que clamen ante los avisadores para que eludan avisar en canales que hagan de la grosería su lenguaje habitual.

Es la sociedad toda la que tiene que movilizarse en contra de esta basura enquistada en los canales del medio de mayor penetración en la conciencia del ser humano.

En cuanto a la chabacanería, un exitoso y joven libretista de teleseries ha declarado que la televisión chabacana es la que quiere ver la gente. Pienso que eso no es cierto. Basta observar cómo el otro día, en el concierto que dieron los Tres Tenores, Carrera, Domingo y Pavarotti, al pie de la Torre Eiffel, el mentado rating subió en forma notable.

Finalmente, como ya lo he dicho, creo que mejorar nuestros programas de televisión dependerá de una actitud ciudadana. Y es tarea de todos nosotros.

He dicho.

El señor **HUENCHUMILLA** (Presidente accidental).-Tiene la palabra el Diputado señor Alberto Espina.

El señor **ESPINA**.- Señor Presidente, sin lugar a dudas, la televisión está sujeta a derechos constitucionales y, simultáneamente, a obligaciones sociales.

Así, la propia Constitución consagra la libertad de emitir opinión y de informar sin censura previa y, al mismo tiempo, dispone que el Estado, aquellas universidades y demás personas o entidades que la ley determine, podrán establecer, operar, mantener estaciones televisivas.

En segundo lugar, también por mandato constitucional, se ha creado el Consejo Nacional de Televisión, al cual se encarga la función de velar por el correcto funcionamiento de la televisión.

Y nuestra legislación agrega que se entiende por correcto funcionamiento de estos servicios el permanente respeto, a través de su programación, a los valores morales y culturales propios de la nación, a la dignidad de las personas, a la protección de la familia, al pluralismo, a la democracia, a la paz, a la protección del medio ambiente y a la formación espiritual e intelectual de la niñez y la juventud, dentro de dicho marco valórico.

Estas normas legales sobre la televisión hay que hacerlas concordar con una definición que, en su oportunidad, hizo, a mi juicio en forma acertada, don José Joaquín Brunner, en un documento llamado "La televisión es clave en la cultura actual". En él se sostiene que la televisión está colocada al centro de las posibilidades de la cultura.

Continúa: "El propio desarrollo de las naciones, incluso en sus dimensiones de crecimiento material y distribución de las oportunidades de vida, es finalmente un asunto de valores, una expresión de las opciones culturales de fondo de cada pueblo".

Añade: "Hoy día sabemos que de la manera como una sociedad concibe y valora el trabajo, educa a su juventud, protege la solidaridad, defiende su medio ambiente, cuida a la familia y promueve la justicia, de todo eso depende el funcionamiento de una sociedad, su grado de cohesión, la calidad de sus insti-

tuciones, la motivación de su población y los logros que está en condiciones de alcanzar".

Finalmente, dice: "Luego, si la cultura, es la condición de nuestras posibilidades -y la televisión es uno de los medios cruciales de nuestra cultura-, lo que hagamos con ella es decisivo no sólo para la configuración del presente, sino también para crear el futuro de esta nación".

En conclusión, la televisión no es un medio de comunicación más, sino el elemento más importante de transmisión de los valores culturales que se opta por recoger, reconocer y difundir en una sociedad.

Hecha esta aseveración, surgen dos disyuntivas falsas, a mi juicio: la de los que creen conveniente censurar para proteger los valores culturales de un país y la de los que, a la inversa, creen que no hay que hacer absolutamente nada. Ambos extremos son intolerantes. Avanzan por el camino equivocado y conducen, en el primer caso, lisa y llanamente, a coartar la libertad de expresión, y en el segundo, a no tener la más mínima conciencia de que lo que un pueblo debe hacer es difundir en forma correcta y oportuna y preservar los valores culturales que la sociedad pretende identificar a través de su historia.

De más está decir que la censura nunca ha tenido éxito. Su imposición significa un cercenamiento sustantivo a la libertad del informador y del derecho del autor de una obra a darla a conocer.

Es más, al hacer de la libertad un terreno cercado, se impide que quien informa u opina asuma su verdadera y compleja responsabilidad sobre la materia y la traspase al funcionario censor.

Si descartamos la censura, ¿qué han hecho los países avanzados? Han analizado esta materia desde hace muchos años y han tomado ciertas decisiones.

La Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos ha prohibido películas que abundan en violencia y sexo en horas de audiencia infantil, en tanto que el

Senado norteamericano extendió la prohibición de esos filmes entre las 20 y las 24 horas. La Sociedad de Programación de la Televisión Francesa ha dictado normas destinadas al tratamiento de la violencia en la misma dirección. La British Broadcasting Corporation ha hecho lo mismo en Inglaterra. La Comisión de Comunidades Europeas ha dado una instrucción a todos los países de ese continente, pidiéndoles medidas eficaces para evitar que los niños tengan acceso a contenidos que puedan afectar su desarrollo físico, mental y moral.

Es decir, ni a cerrarse con la censura propia de las mentes autoritarias ni a taparse los ojos con una venda, y pretender que aquí no hay nada que hacer.

¿Cuál es el camino? A nuestro juicio, lo primero es admitir un hecho: lamentablemente, la televisión chilena, en más de una ocasión y de los márgenes tolerables, exagera y promueve innecesariamente escenas de violencia y de truculencia, donde parámetros normales en que una sociedad debe desenvolverse, como el concepto de autoridad, el respeto a ésta, a los adultos y a la solidaridad, se ven en más de una oportunidad flagrantemente violados. Eso, a la larga, empieza a corroer y a minar el alma de un pueblo.

¿Cuál es la solución? La solución está en el establecimiento de un sistema de autorregulación ética. A nuestro juicio es fundamental, y por eso hemos elaborado un proyecto de acuerdo que presentaremos en esta sesión, que tiene por finalidad establecer mecanismos de autorregulación ética de los medios de comunicación.

La propuesta N° 41 de la Comisión Nacional de Ética Pública señala que toda actividad que desarrolle una función pública o que se vincule a la consecución de fines de interés general debe propender a generar mecanismos que permitan una autorregulación ética, creando y fortaleciendo controles que tengan por objeto detectar y sancionar las transgresiones a las normas que deben orientar esa actividad.

En ese contexto, y partiendo de las particularidades y funciones específicas de la televisión, quienes suscribimos dicho proyecto de acuerdo -esperamos que también lo haga la Cámara en su conjunto- invitamos a los operadores de televisión a determinar explícitamente los principios, las normas éticas y las conductas que deben ser respetadas mediante la dictación de un código de ética, sistema que sería aplicado por un cuerpo establecido con dicho fin y con las características de un consejo de autorregulación de los propios medios.

El ejemplo más claro en esta materia de autorregulación ética lo constituye el Código Chileno de Ética Publicitaria, por el cual se rigen la Asociación Nacional de Avisadores, Anda, y la Asociación Chilena de Agencias de Publicidad, aplicado por el Consejo de Autorregulación y Ética Publicitaria, a nivel nacional, y por el Consejo de Prácticas de Marketing de la Cámara Internacional de Comercio de París, a nivel internacional.

Nuestra segunda propuesta consiste en hacer efectivo el derecho que la ley que creó el Consejo Nacional de Televisión concede a todas las personas para recurrir a ese organismo, cuando consideren que existen casos en que los canales de televisión no han cumplido con su deber de respetar los valores morales y culturales propios de la nación, la dignidad de las personas, la protección del medio ambiente, la paz, la democracia y el pluralismo. Sugerimos que esa norma actualmente vigente se dé a conocer en forma permanente durante las emisiones de los canales de televisión. Las personas tienen el legítimo derecho -muy pocas lo saben- de ejercer, libre e individualmente, las acciones pertinentes que pongan en movimiento al Consejo Nacional de Televisión, a fin de que se adopten las medidas tendientes a que se hagan respetar los valores que he mencionado.

Al concluir, debo señalar que éste es un tema en que no están en juego los ratings ni cuál canal debe triunfar sobre otro en deter-

minada programación; está en juego el tránsito desde una sociedad de masas hacia una sociedad de las comunicaciones.

El mundo entró en una era distinta. Ya no estamos en una sociedad en la cual los países más ricos y poderosos son los que tienen más recursos naturales; estamos en un país que tiene mayor capacidad de difundir e irradiar a la comunidad los valores y principios históricamente arraigados en las naciones, a través del enorme potencial de los medios de comunicación. Por eso, la afirmación de que la televisión es clave en la cultura actual, sin duda, nos obliga a reflexionar y a actuar sobre esta materia.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el tiempo del Comité de la UDI, tiene la palabra el Diputado señor Julio Dittborn.

El señor **DITTBORN**.- Señor Presidente, solicito que el tiempo que me quede se sume a las siguientes intervenciones de diputados de la UDI.

En las semanas pasadas, escuchamos aquí una intervención del Diputado señor Krauss, quien calificó de chabacanos algunos programas de televisión, generando una discusión pública respecto del tema, lo que hoy nos da la oportunidad de reflexionar sobre este importante medio de comunicación social.

Como dije, se afirmó en la Sala que ciertos programas de televisión eran chabacanos y que el lenguaje usado era, muchas veces, soez y grosero. Estoy cierto que muchos chilenos -me cuento entre ellos- comparten esta opinión; sin embargo, también es justo reconocer que muchos se entretienen con estos programas, y otros -entre los que me cuento- nos aburrirnos profundamente con ellos, debido a lo cual usualmente nos cambiamos al cable, navegamos en internet, o, simplemente, apagamos el televisor, y leemos un libro

Lo anterior demuestra dos cosas, a mi juicio, muy importantes: que en la sociedad chilena coexisten diversas opiniones sobre los programas de televisión, y que dentro de la televisión hay opciones. Pues bien, para mí es una cuestión de principios muy importante permitir que esas opciones existan y que cada chileno pueda optar libremente entre ellas, con la única restricción de que se debe cautelar un bien común, social, que es necesario definir.

Definir el bien común en programación de televisión es algo a debatir y a establecer en democracia, cuidando respetar, en la medida de lo posible, los puntos de vista de las minorías. No vamos hoy a entrar en esta discusión porque se sale absolutamente de los tiempos y del marco de lo que nos ocupa; pero estoy cierto de que una gran mayoría de los chilenos que hoy nos escucha acepta algún grado de restricción a su libertad en la programación de la televisión abierta, por ejemplo -el caso más claro-, cuando se trata de proteger a los niños y a los jóvenes de la violencia excesiva o de la pornografía.

Pero no seamos ingenuos ni nos engañemos. Las opiniones que el Diputado señor Krauss vertió en la Cámara sobre un par de programas de televisión definidos como chabacanos, a mi juicio, tienen, tras de sí, la evidente intención de debatir y, eventualmente, de cambiar en algún momento los principios sobre los cuales se sustenta hoy la televisión chilena.

De hecho, el mismo Diputado señor Krauss recordaba en su intervención, con nostalgia, el 50 por ciento de aporte estatal -evidentemente, con el correspondiente poder político obtenido a cambio- que hasta 1975 se otorgaba a la televisión mixta subvencionada, semiuniversitaria y semiestatal que, a juicio del mismo señor diputado, educaba, informaba y entretenía; es decir, el mundo idílico de la televisión de aquellos tiempos. Esa televisión dirigida de aquel entonces -y siempre que sea estatal, por las

burocracias estatales de turno- sería evidentemente mejor que la televisión enajenante, mercantilista y consumista que inunda al mundo y a Chile en la actualidad.

En suma, las opiniones vertidas por el Diputado señor Krauss y que dieron origen a esta sesión especial tienen importancia, no porque según él haya habido dos programas chabacanos, con lenguaje soez y grosero, sino porque insinúan que sería más deseable un marco institucional distinto para nuestra televisión. A mi juicio, ésta es una idea importante que es necesario debatir y profundizar.

Para quienes creemos en la libertad, los principios a defender en la institucionalidad de la televisión chilena son básicamente dos. Primero, la libertad para adquirir, poseer y disponer de frecuencias de televisión por personas naturales o jurídicas. La búsqueda de una rentabilidad a un capital invertido en una actividad económica -y en esto la televisión no es una excepción, porque evidentemente es una actividad económica- tiene el gran mérito de permitir el libre acceso de personas y empresas a la propiedad de la frecuencia y que ésta se transe. A su vez, como queda dramáticamente demostrado en el Chile de 1998, los canales que persiguen un fin comercial son mucho más pluralistas que el canal estatal, lo que debería hacer meditar a aquellos que tanto critican el supuestamente poco noble objetivo de buscar una rentabilidad, puesto que, a mi juicio, dicho objetivo, calificado por muchos como egoísta, termina protegiendo la libertad y la diversidad mucho más que el mal llamado canal de televisión pública que hoy tenemos en Chile.

La definición de televisión pública y la composición pluralista de directorios, como hoy ocurre en el canal nacional, es un resguardo mucho menos potente que la propiedad privada y la búsqueda de un objetivo comercial en la industria de la televisión. Por esta razón, entre otras, soy un ferviente partidario de privatizar Televisión Nacional de Chile.

El segundo principio que debe defenderse es que las empresas privadas, dueñas de las frecuencias, tengan plena libertad para definir su programación, con la sola restricción de no atentar contra un bien común, que deberá ser definido democráticamente respetando las minorías y cautelado por una autoridad pública reguladora, evidentemente de carácter estatal.

Si se comparten estos dos principios, debemos reconocer que la existencia de programación, estimada chabacana por algunos como el Diputado señor Krauss, es consecuencia inevitable de los dos principios antes definidos y no debería alarmarnos para nada. De hecho, los programas que entretienen a las grandes mayorías, en general, no son muy finos, ni en Chile ni en otras partes del mundo.

Es una causa noble y deseable tratar de modificar esto en un ambiente de libertad y tolerancia, quizás, a través de una mejor educación en el largo plazo. Pero seamos claros, mientras no lo logremos, debemos aceptar y ser respetuosos de las preferencias de ese gran público chileno que hoy se entretiene con esos programas que no violan este bien común definido por la sociedad en forma democrática.

Los que creemos en la libertad debemos necesariamente tolerar y ser respetuosos de la diversidad, todo ello dentro del concepto de bien común que debemos definir.

Aceptémoslo: el mundo está lejos de ser perfecto. Personalmente, prefiero la imperfección de la programación considerada chabacana por algunos, a la eventual imperfección de que todos los canales fueran estatales o regulados fuertemente por burocracias gubernamentales, que son iluminadas y han demostrado, aquí y en muchas partes, ser mucho menos tolerantes de la libertad y de la diversidad que los dueños, que persiguen una rentabilidad razonable sobre su capital. Además, debemos coincidir en que la chabacanería no es monopolio de la programación de tele-

visión; hay diarios chabacanos, revistas chabacanas y, pensando en otras esferas de la vida nacional, por cierto, debemos tolerar mucha chabacanería en muchas de ellas.

Al Diputado señor Krauss -que me está escuchando- le digo que le cuesta poco ver la paja en el ojo ajeno, lo que es comprensible si se desea apoderar del control de ese ojo; sin embargo, le cuesta mucho ver la viga en el propio, porque la chabacanería también se encuentra en la política.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Su Señoría ha ocupado todo el tiempo asignado a su bancada.

En el tiempo del Comité del Partido por la Democracia, tiene la palabra el Diputado señor Leal.

El señor **LEAL**.- Señor Presidente, creemos pertinente y necesario realizar este debate, por cuanto analizar el rol de la televisión en la sociedad chilena de fines de siglo es hablar de uno de los fenómenos que más influye en la formación de las subjetividades individuales y colectivas, y ello no puede estar al margen de la reflexión de las instituciones de la sociedad civil y de la política.

Ciertamente, los complejos fenómenos que se presentan detrás de la enorme revolución de la imagen, de la electrónica y de los comportamientos observados en los medios televisivos de nuestro país, no son puramente nacionales; obedecen al incontrarrestable proceso de mundialización de las comunicaciones, por lo cual creo necesario intentar dar una mirada más global al proceso del que estamos hablando.

Se trata de un fenómeno que produce incluso una auténtica mutación antropológica, ya que incide en los parámetros cognoscitivos, sobre las disposiciones emotivas de la gente, sobre el imaginario colectivo, sobre el sentido, sobre los ritmos y contenidos de la existencia cotidiana.

La sociedad actual está cada vez más regida por la influencia de los medios visuales. La televisión orienta, y en gran medida determina, la composición de significados, las representaciones que nos hacemos de la sociedad, la definición de nuestros deseos que creemos íntimos y libres. En el tiempo en que decae la lectura y la sistematización conceptual como modo de interrelacionarse con el mundo, la imagen pasa a primer plano en su rol de componer nuestra concepción de la realidad. Como dice Sartori, salimos del mundo de las cosas leídas para entrar al de las cosas vistas.

No sólo en Chile hay críticas a la televisión. El filósofo Karl Popper, antes de morir, denunciaba los peligros que emanan de la televisión para la libertad; y Derrida ha sostenido que los monopolios de la comunicación televisiva, que en nuestro país avanzan, pueden reducir al silencio todo aquello que no entra en sus propios esquemas.

El mundo sociológico norteamericano acusa a su televisión de degradar la política. Destaca que los argumentos de los medios en relación con las campañas políticas tienden a banalizar la competencia, ya que se destacan aspectos de la imagen más que propuestas y contenidos, imitando las formas deportivas y del espectáculo.

Lo claro es que la televisión cambia el lenguaje de la política, que ya no está determinado por el tiempo destinado a hacer comprensible el argumento, sino a los tiempos del efecto sonido que transmite la televisión y que es seleccionado a través del montaje por la propia televisión.

Más allá de estas críticas, lo real es que el paso creciente de la sociedad industrial a la sociedad electrónica se verifica a través de la puesta en escena de la inmaterialidad; es decir, de los hechos desradicados de los lugares físicos y de la memoria. La televisión es la agenda de las personas de las más diversas extracciones sociales, sexuales, etarias, ocupacionales y geográficas.

Obviamente, gracias a la influencia del medio televisivo, nuestro horizonte cognoscitivo y posibilidades de experiencia se han dilatado enormemente. No hay duda de que gracias a la televisión, nuestra vida emotiva e intelectual hoy es potencialmente más rica, compleja e integrada. De otra parte, la televisión nos presenta de manera incesante los acontecimientos de un mundo que no es logvable para la gran mayoría de los telespectadores. Asistimos, pasivamente, a la gestación de una humanidad electrónica, de la cual se nos transmite una interminable telecrónica directa, suspendida en una dimensión atemporal, sin pasado ni futuro.

En gran medida, la televisión, como fenómeno, nos pide adecuar nuestras vidas a modelos de comportamiento que se fundan en el consumo de una enorme cantidad de productos. Este consumo debería garantizar el éxito, la reputación, la seguridad, el amor. Esto nos traslada a un mundo donde la dignidad de lo visible es la que permite la dignidad de la acción y no a la inversa.

Lo objetivo es que la televisión entregue identidad, en especial en el mundo juvenil, en una sociedad fluida, donde ni la religión, ni la figura del trabajo, ni la política, ni la familia tienen un rol suficientemente sólido como para desenvolver la función tradicional de ser factores casi únicos de formación, como en el pasado, y puntos seguros de referencialidad. La identidad cultural es modelada en función de las “celebridades” y, por tanto, este tipo de identidad cultural es efímero y unilateral.

Por ello, podemos decir que la televisión es un instrumento de poder cultural. Es decir, no es sólo un medio de entretenimiento, una oferta de imágenes, una nueva mascota que sirve de acompañamiento, un tranquilizante, sino que es una maestra de comportamientos, de costumbres, de orientaciones de vida, de discursos, de sentimientos y también de la propia personalidad. De manera tal que, en gran medida, es la dignidad de lo visible a consentir la dignidad de lo vivido.

Sin embargo, no hay que perder de vista que la omnipresencia de los medios se produce sólo si las instancias culturales de socialización, de agregación, de participación no cumplen sus funciones; sólo si los medios se transforman en la única ventana abierta al mundo; sólo si la sociedad carece de efectivos controles y estímulos democráticos.

Todo esto es parte integrante de nuestro debate. Televisión Nacional y los demás canales abiertos reflejan también, en sus límites, chabacanerías, autocensuras y aciertos, lo que somos culturalmente como sociedad.

Si el espacio cultural chileno es limitado; si el Estado y la propia sociedad invierten poco en cultura y ella no tiene la centralidad que observan los países desarrollados; si Chile mantiene en lo público un moralismo hipócrita y los gustos están determinados más por las leyes del mercado que por la expansibilidad creativa; si en este país la censura cinematográfica está increíblemente establecida en la Constitución, si mantenemos organismos de control completamente obsoletos en sus roles y en sus composiciones, es imposible que ello no se refleje en los contenidos y en los comportamientos de la televisión y que ella no reproduzca estos vicios.

Más que culpa de la televisión, es responsabilidad de quienes deciden: de los políticos, de la política. Estamos, por tanto, enjuiciando los retrasos culturales de toda la sociedad y el integrismo que aún domina en los valores y en las normas jurídicas de nuestro país.

Por ello, no es extraño que en este país, con este menguado grado de apertura cultural, una empresa, como Metrópolis Intercom, se permita la grosería de censurar las películas; de desnaturalizar la creación artística y de autoerigirse en quien decide lo que podemos ver y no ver, burlando incluso las propias reglas del mercado, que exigen respetar los contratos que los usuarios suscriben.

Es en este contexto en que hay que analizar la calidad de la programación y el pluralismo de la televisión nacional y de la televisión abierta en Chile. Televisión Nacional está obligada, en virtud de la propia ley que la crea, a competir en el mercado -que ya no es sólo nacional, sino mundial- en iguales condiciones que los demás canales. Su gestión financiera debe realizarse como la de cualquier otra empresa de servicios de televisión, ya que, pese a ser una entidad del Estado, no puede recibir crédito público, subsidio, aportes o ingresos que provengan del mismo. Es decir, no pagamos por la existencia de un canal nacional y público de televisión. Y si ello ha sido determinado de esta manera para resguardar su independencia y autonomía de los poderes públicos y de los grupos de presión, esta televisión, sin embargo, está sometida a la presión del mercado, del rating, de la competencia y ello, por cierto, influye en los contenidos de su orientación programática.

Si a Televisión Nacional le exigimos que sea eficiente en la generación de recursos y funcione como toda empresa donde la meta es eminentemente financiera, no es siempre posible pedirle que sea, sobre todo, la transmisora de valores y formadora del espíritu más selecto. Creo, por tanto, necesario reestudiar sus reglas.

En Europa y en Estados Unidos, hay televisión pública donde el espacio cultural y formativo es esencial y no está medido por el rating. No puede ser sólo éste la medida de lo que ofrece una verdadera televisión pública. Para ello, se debe ampliar la proyección de Televisión Nacional trayendo la cultura latinoamericana y europea y no comprando sólo los paquetes norteamericanos más baratos, donde hay un filme de calidad y diez basuras.

Hay que recolocar el teatro nacional en pantalla. Incluso, revisar los mecanismos de competencia para verificar si efectivamente las reglas son iguales para lograr espacios en el mercado, ya que aquí hay canales que no

pagan impuestos. Existe concentración de medios televisivos abiertos y de cables, y todo ello va en detrimento de las posibilidades de la televisión pública. Hay que modificar la normativa que regula el sistema de televisión, porque está obsoleto, al igual que las normas, atribuciones y la increíble composición del Consejo de Calificación Cinematográfica. Asimismo debe colocarse urgencia al proyecto que elimina la censura cinematográfica, ya que ello tiene especialmente un valor emblemático y de señal.

Ciertamente, hay mucho en la televisión chilena, en general, que denota grandes vacíos de formación cultural y de falta de profesionalismo, especialmente en quienes conducen y crean espacios estelares de entretenimiento.

El buen gusto no es ni una prioridad ni siempre una característica del mercado. Pero preocupémonos también de por qué programas de baja calidad tienen tan alto rating; del fenómeno de escapismo cultural que existe en nuestra sociedad; de la escasa capacidad crítica, que no está desligada de la ausencia de pensamiento crítico y de debate que corroe a toda la sociedad chilena, que se observa en los televidentes. Por ello, son los parámetros culturales de toda la sociedad los que hay que fortalecer, porque son los ciudadanos, las personas, los que deben, en un estado democrático, regular la televisión y decidir sobre los programas que ven con autonomía y con una profunda ética de la responsabilidad.

Debemos prepararnos para los nuevos impactos tecnológicos. Estamos a las puertas de la televisión digital que revolucionará de nuevo todo el sistema televisivo. Dentro de poco, Internet funcionará a través de la televisión. Tenemos que reforzar los valores plurales, el respeto a la diversidad, a la libre creatividad, a la solidaridad, al encanto de lo colectivo por sobre el egoísmo y el individualismo, de manera que el espacio televisivo comunicacional enriquezca, pero no agote la creatividad.

Ésta me parece una gran responsabilidad de la política y saludo el hecho de que el presidente de la Democracia Cristiana haya colocado este tema en estos términos, porque permite abrir debate.

Creo que ésta es la sede del debate; es aquí donde debemos trabajar con los conceptos de libertad, de creatividad, de apertura y de antitotalitarismo.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el tiempo del Comité Socialista, tiene la palabra la Diputada señora Fanny Pollarolo, hasta por ocho minutos y cuarto.

La señora **POLLAROLO** (doña Fanny).- Señor Presidente, comienzo mi intervención valorando el hecho de que se haya abierto debate sobre este tema. Como aquí se ha dicho, es una discusión que se inicia. No podemos pretender agotarla ahora, máxime si nos plantea tantos desafíos.

Discutir su papel, el impacto en la formación de nuestros niños y niñas, los valores que una sociedad democrática está promoviendo, si se incorporan o se niegan a través de este medio, cómo se regulan y se promueven son preguntas que están abiertas, y respecto de las cuales, indiscutiblemente, necesitamos reflexionar muy a fondo sobre ellas.

Quiero enfocar mi intervención en los problemas que se detectan en nuestra televisión en relación con nuestra infancia.

La excesiva permanencia de nuestros niños y niñas frente a la televisión es un primer problema que ya se ha detectado, respecto del cual no tenemos una adecuada respuesta.

Hay un estudio que muestra que por sobre el deporte, el juego o cualquier otra cosa, dentro del tiempo libre de nuestros niños, fuera de la escuela, la televisión es su principal actividad. El 45,4 por ciento del tiempo

libre de nuestros niños lo ocupa la televisión.

Una cosa más importante todavía, que muestra nuestro incumplimiento en la satisfacción de las necesidades de desarrollo de los niños, es que éstos ven más televisión, pero no es lo que quieren hacer. Ellos quisieran realizar más deportes y practicar más juegos -así lo dicen-, lo cual es coincidente también con estudios efectuados con niños que viven en condominios, donde se da la posibilidad de que exista vida colectiva, se practiquen juegos y deportes, en cuyo caso ven menos televisión.

Quizás lo más importante en el tema de la televisión y la infancia es el referido a la violencia. Este contenido crece en nuestras pantallas de televisión.

Hay un estudio, que se dará a conocer muy pronto, entiendo que por el Consejo Nacional de Televisión, cuyos datos más gruesos ya fueron entregados, el que es alarmante. En los últimos cinco años, la violencia, como contenido de la televisión, crece en un 75 por ciento. Y aquí viene la expresión de irracionalidad y de nuestro pésimo manejo: el tipo de programa que muestra mayor porcentaje de violencia es el de dibujos animados, especialmente aquellos que provienen desde Japón. El 18 por ciento, casi el 20 por ciento del tiempo, lo dedican los niños a ver programas de dibujos animados, cuyo contenido esencial es la violencia. Las razones para ejercer la violencia: fines criminales, ambición, venganza o la sola maldad. Es decir, el hecho de ejercer violencia en una sociedad como la nuestra genera un tremendo contrasentido, pues estamos negando nuestros propios discursos y voluntades. Por una parte, preconizamos que necesitamos realizar programas de educación para impulsar la paz y la forma de aprender a resolver civilizada y pacíficamente los conflictos, la violencia intrafamiliar y el maltrato infantil y, por otra, la delincuencia es cada vez más violenta y más frecuente el uso de armas de fuego. A todos nos impacta

ver el problema gravísimo, que no logran controlar en Estados Unidos, que implica la violencia y el uso de armas de fuego en las escuelas. Es decir, estamos ante un problema que no podemos eludir.

Durante un tiempo se discutió si la violencia en la televisión producía efectos. Me parece que eso era evidente desde el primer momento, porque los modelos de identificación en los niños, el fenómeno del héroe, del que aparece como el más valioso o significativo, es un proceso que los psicólogos y todos conocemos.

Por otra parte, quienes han descubierto la posibilidad de que la televisión produzca cambios en las conductas de las personas, son los publicistas. Por algo es el medio de mayor valor económico y el que tiene mayor impacto. Es decir, estamos educando para la violencia a través de nuestros canales de televisión, y esto lo reconoce la gente. Y quiero subrayar este aspecto: los padres y la sociedad que reclaman por esta situación, y así lo reconocen las encuestas, no están siendo escuchados.

No basta con el control horario, porque los programas infantiles también tienen contenidos inconvenientes para nuestros niños. No podemos pretender que los padres, solos e individualmente, regulen los programas para impedir que sus hijos queden tan expuestos a la violencia.

En esta reflexión debemos ser capaces de diferenciar entre el valor de la libertad de expresión, de crear, de elegir los adultos libremente lo que quieren ver, y nuestro rechazo a la censura como forma de expresión de un grupo de elite; pero ello no significa que no afirmemos también la libertad de impulsar derechos, valores y de defender a nuestros niños, que se están desarrollando y formando.

En general, considero que no estamos abriendo espacios ni permitiendo que sea la sociedad en su conjunto, democráticamente, la que defina cómo promueve y protege los valores, en especial en nuestros niños. No

necesitamos censura, sino democracia, una ciudadanía activa que defina qué país está construyendo y cómo éste se expresa a través de medios tan decisivos como la televisión. Es decir, la libertad y el derecho de una sociedad a definir lo que quiere, de ninguna manera están en contradicción.

Una última reflexión: me parece absurdo pretender que el famoso "people meter" sea la expresión de la ciudadanía. La cultura y los valores pueden ser perfectamente entretenidos. Se necesita que entendamos el lenguaje de la televisión, porque es distinto del escrito. Es un lenguaje expresivo, emocional, y eso hay que entenderlo y simplemente realizarlo.

En definitiva, creo que éste es un muy buen momento de reflexión y agradezco al Diputado señor Krauss haber colocado el tema en discusión.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el tiempo del Comité Demócrata Cristiano, tiene la palabra el Diputado señor Ricardo Rincón.

El señor **RINCÓN**.- Señor Presidente, cada día constatamos que los medios de comunicación penetran más en nuestra vida. Una nueva cultura emerge del contacto entre nuestra familia y la televisión, y los niños se ven especialmente afectados, impactados y deslumbrados por este medio y su lenguaje.

Hoy podemos ver en la pantalla de televisión todo tipo de programas que exhiben las diversas realidades de nuestra sociedad. Esta situación tiene insospechadas repercusiones en la formación de los niños y adolescentes, dado que las películas, "spots", videoclips, etcétera, hablan en imágenes, a diferencia del lenguaje lineal, abstracto y constructivo de la lectura.

En Chile, un niño ve tres a cuatro horas diarias de televisión. Si consideramos que

entre el primero y quinto año de edad ellos desarrollan y utilizan los mensajes de los medios de comunicación audiovisual como una importante información del entorno y que, adicionalmente, este fenómeno activa procesos cerebrales de representación de la realidad mediante el esquema del lenguaje televisivo, nos daremos cuenta de la importancia de preguntarnos qué están viendo nuestros niños, cómo lo están viendo y qué sienten frente a las imágenes y diálogos televisivos.

Durante su crecimiento, los niños aprenden por imitación de modelos y desarrollan su afectividad y una gran parte de sus mecanismos comunicacionales.

Por otro lado, si consideramos que el artículo 17 de la Declaración de los Derechos del Niño, suscrita por Chile, establece que el niño tiene derecho a acceder a información y materiales que promuevan su bienestar espiritual, emocional y físico, cabe preguntarse, ¿estamos dando herramientas para que los niños puedan seleccionar, discernir, valorar y aprovechar constructivamente lo que ven en la televisión?

Por este motivo, sentimos que es necesario iniciar un diálogo sobre qué televisión queremos para nuestro país y asumir esta cuestión como sociedad mancomunada.

Confío en que el debate se inicie con este diálogo de nuestra Corporación, y espero también, muy sentidamente, que no caigamos en la contradicción de tener una común visión, mas no una común solución o propuesta frente al tema.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el tiempo de la Democracia Cristiana, tiene la palabra el Diputado señor Enrique Krauss.

El señor **KRAUSS**.- Señor Presidente, en la intervención verificada el pasado 7 de julio, tratamos de ser bastante claros en cuanto a que teníamos una apreciación críti-

ca de determinados programas, pero que no era allí donde debía centrarse exclusivamente la discusión. Al revés, convocábamos a un debate en la Cámara para ver si esta televisión es la que interesa y conviene a los chilenos y, sin enfrentarnos en una competencia de descalificaciones y de suposición de intenciones, si éramos capaces de buscar el diagnóstico y, ojalá, la solución común sobre lo que consideramos más adecuado en este medio.

Lamentablemente, nuestro colega señor Dittborn no entendió nada de nuestra intervención, porque cree que sólo nos dedicamos a calificar de chabacanos a ciertos programas -apreciación que él comparte- y a instar por imponer una determinada forma para la televisión chilena. Lo que quisimos fue invitar a que en conjunto definiésemos el punto, en nuestra condición de representantes de la ciudadanía, sin tener ninguno la verdad, entre otras cosas, porque no tenemos la especialización profesional pertinente.

Presumo, por el contenido de la intervención del colega señor Dittborn, que en la sesión del 7 de julio estaba en la tribuna y no nos dimos cuenta, y que Tony Kamo o algún otro especialista de esa profesión lo hipnotizó, y por eso no entendió nada de lo que expresé.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Tiene la palabra el Diputado señor Luis Pareto.

El señor **PARETO**.- Señor Presidente, no era mi intención intervenir en esta oportunidad, porque oficialmente lo ha hecho el Diputado señor Krauss, presidente nacional de mi partido. Pero creo conveniente puntualizar algunos conceptos y dichos aquí formulados.

Está presente en la Sala la presidenta del Consejo Nacional de Televisión, y es impor-

tante que recoja el pensamiento, diría casi unánime, de la Corporación, en materias muy específicas, respecto de las cuales puede haber algunas diferencias que no alteran el fondo del problema.

Al analizar y dar una opinión respecto del medio de comunicación más importante que existe, considero útil aclarar algunos puntos, pues jamás ha estado en el espíritu de esta bancada -creo que de ninguna-, pretender censurar, limitar, como se ha querido decir en algunos medios, la libertad de expresión. Creo que nadie lo ha pensado ni intentado.

No cabe la menor duda de que la situación de distorsión y alguna vulgaridad se viene produciendo no sólo desde el mundial de fútbol, sino desde mucho antes. No lo digo por los adultos, por la gente que ya tiene un criterio formado, sino porque la televisión abierta la ven hoy los niños de dos, tres, cuatro, cinco años, incluso sin límite de hora los fines de semana, y hemos notado algunos signos que preocupan en ciertos programas, los que deben rectificarse o, por lo menos, llamarnos la atención.

Aquí no estamos hablando de televisión privada o pública, porque sabemos que el Canal 7 da garantías, tal vez, mucho más a los Partidos de Oposición que a los de Gobierno. En esto hay que ser objetivo y basta ver los antecedentes.

Sin embargo, en algunos programas se están rompiendo viejas y nobles tradiciones a las cuales estábamos acostumbrados. Por desgracia, en la lucha por obtener mayores recursos se han ido desplazando programas muy buenos; no daré nombres para que no se diga que deseo favorecer a uno u otro. También hay programas muy buenos y gente muy culta que trabaja en televisión, razón por la cual esta crítica no les puede llegar a todos los que participan y trabajan en ese medio.

Por otra parte, los católicos hemos escuchado opiniones muy respetables. Nombraré a dos señores Obispos, con quienes puede que tengamos algunas sensibilidades distin-

tas: el Obispo Camus y el obispo Orozimbo Fuenzalida, por los que tengo gran respeto, quienes han dado una opinión muy serena sobre esta materia.

En especial, me alegra que el Diputado señor Julio Dittborn, por quien -lo reconozco- tengo un gran afecto, diga que le gusta la libertad. Lamentablemente, hubo un período en el país en que no existió esa libertad, período al cual él estuvo muy ligado. Por lo tanto, me alegro de que hoy estemos todos en eso. Creo también, planteamiento que comparto con él, que no sólo hay algunos medios de comunicación escrito o radial chabacanos, sino que también hay libros que lo son. El señor Dittborn sabe perfectamente bien que existen y concuerdo con él en que son intolerables y que deben ser repudiados por la opinión pública.

Creo que esta sesión ha sido extraordinariamente importante, pues ha recogido un sentimiento mayoritario. Podemos tener ligeras diferencias, pero plantear la inconstitucionalidad del debate me parece de otro planeta.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Tiene la palabra el Diputado señor Edgardo Riveros.

El señor **RIVEROS**.- Señor Presidente, en primer lugar, me veo en la obligación de reivindicar la discusión que estamos teniendo, pues nos hemos enterado de una declaración del Diputado señor Moreira, distribuida en los medios de comunicación, que pretende censurar este debate y descalificar a quienes han solicitado esta sesión.

Tal vez, también esta descalificación llega a todos quienes participamos en este debate.

En verdad, no estamos ejerciendo otra cosa que el uso legítimo de nuestra libertad de opinión, la que, obviamente, puede ser crítica o laudatoria hacia los medios de comunicación, dado que éstos también están sujetos a la crítica o a la alabanza, según el caso.

La libertad de expresión, particularmente la de opinión, es esencial en una sociedad democrática, y la recuperación de nuestra democracia ha significado, entre otras cosas, el debate de ideas. Es mucho más importante debatir ideas entre nosotros aquí en el hemiciclo, que andar empujando a los colegas mientras éstos entregan sus opiniones ante los medios de comunicación. Es un tema que debemos reivindicar con toda nuestra fuerza y energía.

En segundo lugar, es importante dejar establecido que en nuestro país existe amplia libertad de expresión, toda vez que está garantizada. Incluso, estamos abocados al perfeccionamiento del estatuto que rige la información y la comunicación en el país. Pero cuando existe amplia libertad de expresión, cuando todos luchamos por apartar cualquier tipo de censura, ella coexiste con la contrapartida de un claro estatuto de la responsabilidad. Mientras más libertad existe para verter ideas, informar y entretener, mayor responsabilidad tienen los especiales titulares, como medios, para entregar las opiniones, para respetar la fuente informativa y a los receptores de esa información.

Cuando se debate el rol de la televisión chilena, lo estamos haciendo en esa perspectiva, con ese ánimo, con esa voluntad, para mejorar la calidad, para perfeccionar el sentido de un medio informativo tan importante y de tanta influencia.

Por otra parte, no puedo dejar de referirme a la televisión pública. Han pasado los tiempos de la manipulación y del control no sólo de ésta, sino también de todo el sistema informativo, y debemos enorgullecernos de tener una televisión pública encauzada por un directorio plural que refleja la gran variedad de sentimientos de opinión pública que existe en el país. Demandamos que este elemento, tan central, cumpla el rol regulador para el cual está establecido dentro de los medios de comunicación del país con toda su pluralidad.

Además, no es mucho pedir consecuencia a los medios de comunicación en la emisión de valores y mensajes, porque cuando uno ve en las pantallas determinado tipo de mensajes, no puede dejar de recordar que algunos canales de televisión se negaron, en su momento, a transmitir una campaña de bien público: la relativa a prevenir el Sida. ¡Qué contradicción existe cuando, por un lado, uno ve una actitud de esa naturaleza y, por otro, los contenidos de algunos programas de televisión emitidos por las mismas pantallas! Uno debe plantear esa inconsecuencia y hacer uso de la libertad de opinión para criticarla en su momento.

Tenemos claro que la programación de los canales es libre; éstos tienen el derecho de determinarla. Pero, además, los parlamentarios -como todos los ciudadanos- tenemos el derecho y la obligación de dar nuestra opinión, porque los medios de comunicación son medidos por lo que entregan, pero también por lo que dejan de entregar cuando no existe la posibilidad de que todos tengan acceso a exponer sus opiniones y puntos de vista, y en este hemiciclo estamos dando un ejemplo de cómo se deben debatir las cosas para mejorar precisamente nuestra libertad de expresión.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Restan 4 minutos y 15 segundos a la bancada de Renovación Nacional.

Tiene la palabra el Diputado señor Vilches por dos minutos.

El señor **VILCHES**.- Señor Presidente, esta honorable Cámara ha sido convocada para debatir la calidad de la televisión chilena, por la difusión de una serie de programas que han causado una crítica generalizada muy desfavorable.

Coincido plenamente en que nos encontramos frente a un fenómeno que no debemos dejar pasar por alto, como es el evidente deterioro de los contenidos de los pro-

gramas que han transmitido en la últimas semanas los canales de televisión abierta.

En esta oportunidad, no se trata de buscar dividendos fáciles o de abrir un debate que tenga amplia cobertura y que no nos permita arribar a soluciones adecuadas; menos aún, para imponer una censura previa en la programación. Se trata, ni más ni menos, de pedir a los profesionales responsables de los canales de televisión su colaboración para que contribuyan verdaderamente a la formación de nuestros niños y jóvenes, a través de este relevante medio de comunicación, y no continuar con esta degradación perniciosa.

Ciertamente, la televisión tiene una trascendencia especial, que se manifiesta en la sociedad contemporánea por su capacidad de penetración constante y masiva. Por lo tanto, conviene recordar los principios que orientan el quehacer de la televisión pública, los cuales, sin duda, se han venido evidenciando durante muchos años. Ello se refleja en los contenidos de algunos programas de indiscutida calidad, como los noticiarios y otros, que no destacaré por temor a omitir alguno de ellos, donde queda de manifiesto el profesionalismo de quienes allí se desempeñan.

No obstante, es necesario revisar el contenido de algunas programaciones que, en alguna medida, se han alejado de los valores que identifican culturalmente a nuestra nación.

Ahora bien, la mecha que causó la explosión y que provocó este debate ha sido la difusión de programas en horario estelar, a mi juicio, carentes de toda expresión artística y cultural, con disvalores, alejados del respeto permanente a la dignidad de las personas y a la protección de la familia, en los que se utilizó un vocabulario soez y descarado. Se mostraron personajes poco creativos y cuentachistes de baja estofa, tal vez dignos de lugares nocturnos.

En consecuencia, solicito que se oficie al Ministro Secretario General de Gobierno,

don José Joaquín Brunner, con el objeto de que informe sobre la aplicación de las normativas y de los recursos utilizados en el programa "La Noche del Mundial".

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Se enviará el oficio solicitado por su Señoría.

Tiene la palabra la Diputada señora Lily Pérez hasta por dos minutos y cuarto.

La señora **PÉREZ** (doña Lily).- Señor Presidente, hay quienes critican hoy con mucha fuerza a los medios de comunicación, particularmente a la televisión por su masivo impacto, responsabilizándola, en particular, de ser promotora de la violencia, la agresividad sexual, la falta de valores y, ahora último, calificándola de chabacana.

A mi juicio, la televisión no es otra cosa que un reflejo del medio en el cual vivimos, lo que, lógicamente, no implica que no intentemos elevar el plano de la presentación y su programación; pero se debe aclarar que el rol de la televisión no es impulsar valores, aun cuando podría ser deseable para algunos, sino que su principal papel es la entretención y la educación.

Quienes la critican deberían explicar lo siguiente:

En primer lugar, ¿por qué hay ciertos modelos, conductas y estilos que entretienen hoy a los chilenos?

En segundo lugar, ¿queremos que decidan los propios chilenos qué ver en televisión o queremos que lo decida un grupo de burócratas sentados en un escritorio?

En tercer lugar, ¿qué tipo de televisión queremos para Chile?

También hay que señalar que cuando a alguien no le gusta un programa de televisión, tiene la alternativa de cambiar de canal. En síntesis, no existe la obligación de ver ni mirar un programa de televisión determinado.

En la actualidad, todos nos asombramos por lo que vemos en televisión; pero quisiera preguntar a los honorables señores diputados: si la Segunda Guerra Mundial o la oscura época de la Inquisición hubiese sido transmitida por televisión, ¿acaso no se hubiera evitado una gran cantidad de crímenes, y el mundo hoy día no estaría agradecido de haber puesto freno a esos asesinatos por su inmediatez?

Por qué digo esto. Porque debemos agradecer que podamos tener este debate, pero sin enfatizar las distintas posiciones políticas.

Por eso creo que es muy importante para la Cámara de Diputados el proyecto de acuerdo que va a presentar, entre otros, el Diputado demócratacristiano señor Waldo Mora, que tiene por objeto convocarnos a trabajar en una comisión que realmente pueda abordar el tema de fondo, a través de un debate en torno a la censura, a la autorregulación, a la publicidad, a los medios y a la ética.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En el tiempo de la UDI, tiene la palabra el Diputado señor Orpis.

El señor **ORPIS**.- Señor Presidente, a diferencia de lo que ocurre normalmente en la Cámara, esta sesión se gatilla a raíz de una reacción espontánea de la comunidad, en la que me incluyo, para hacer un análisis crítico de la televisión chilena.

Algo hace que el tema haya saturado la capacidad del público y de nuestra sociedad para tolerar este tipo de programaciones. En ocasiones, como ha ocurrido en esta oportunidad, nadie sabe cuándo ni cómo, pero la comunidad ha reaccionado, no en virtud de una norma legal, sino en forma espontánea.

El gran argumento utilizado para justificar el origen del problema se encontraría en que estamos en presencia de una televisión

comercial y, por lo tanto, lo que manda en este escenario es el “rating”, a través de una medición: el “people meter”. Mientras más “rating”, se obtienen más ingresos por publicidad.

¿Qué ha hecho la televisión para obtener este “rating”? Desde mi punto de vista, optar por el camino fácil, que es copiar formatos extranjeros o que probadamente dan resultados o, simplemente, plagiar a la competencia.

La televisión tiene un público cautivo, que la ve independientemente del programa que se le ofrezca. El “people meter” no es otra cosa que medir, entre los televidentes que tienen encendidos sus televisores, cuál de los programas que se están ofreciendo en ese instante tiene mayor sintonía; pero, en ningún caso, mide lo que al televidente le gustaría ver.

Para reafirmar lo señalado, basta con hacer presente el estudio emanado del Consejo Nacional de Televisión, que se dará a conocer en los próximos días, que, entre otros, toca el tema de la violencia. En la primera de sus conclusiones, llama mucho la atención lo siguiente: ante la pregunta de cuál es lo que molesta más al público en la televisión, los encuestados han respondido en forma espontánea que es la violencia. Esto lo dice la gente y no el “people meter”. Como puede observarse, existe una diferencia abismante entre lo que se exhibe y lo que las personas quieren ver.

Para mí, la reflexión profunda que surge a partir de este análisis es la siguiente: si es incompatible o no una televisión comercial que privilegie el “rating” con mantener o no una línea editorial o programaciones que informen o entretengan de manera adecuada.

Categoricamente, pienso que es absolutamente compatible. También creo que esto no ha ocurrido porque la televisión no ha hecho un esfuerzo serio de creatividad para romper ese círculo.

Es falso el argumento de que tanto el “people meter” como la televisión comercial han terminado por debilitar este medio. Ello

ha ocurrido, porque, lisa y llanamente, la televisión ha renunciado a su línea editorial y se ha sometido al “rating”, a la publicidad y al propósito comercial.

Existen demasiados ejemplos para ratificar que cuando se recurre a la creatividad se puede entretener, enseñar, formar y servir a la comunidad, sin caer en la violencia o en la vulgaridad. Programas como “Maravillozoo”, “Informe Especial”, “Contacto”, “Buenas tardes, Eli” y, en general, los programas matinales, son claros ejemplos de cómo se pueden hacer diferentes cosas con una línea editorial clara.

Quiero tratar un segundo aspecto. Desde mi punto de vista, mientras el cambio tecnológico no supere esta limitación, la televisión será un órgano público al servicio de la comunidad y no al servicio del mercado. Digo esto, por cuanto el número de frecuencias son limitadas y, por lo tanto, la sociedad ha delegado en esos medios su derecho a informarse, entretenerse o cultivarse.

Quiero reiterar la misma argumentación. Bajo el pretexto del “rating” o de la televisión comercial se renuncia a cumplir con esas funciones y a tener una línea editorial clara.

Planteado ese diagnóstico, quiero hacer presente mis conclusiones y soluciones.

No soy partidario de la regulación, sino de la autorregulación, y creo que los medios televisivos cuentan con la forma para poder hacerlo. Basta con analizar el Estatuto de la Asociación Nacional de Televisión A.G., que en su artículo 4º del Título II, referido a la declaración de principios, dice: “Uno de los fundamentos básicos para el desarrollo de la actividad televisiva es la libertad de programación, la que debe ejercerse con el debido respeto a las buenas costumbres y a los valores éticos que posibiliten una convivencia humana y justa, entre los que se cuentan la dignidad humana y la familia”.

Otro mecanismo que no se ha utilizado adecuadamente es el Consejo de Ética. Soy partidario de la libertad en la línea editorial,

pero que se use verdaderamente, y de la libertad de programación y de la propiedad privada. Sin embargo, estando completamente de acuerdo con estos principios, si no existe una reacción por parte de la televisión y de los medios de comunicación, me temo que a la larga se va a terminar regulando esta actividad aun en contra de mi pensamiento en esta materia.

He dicho.

*-Aplausos.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Tiene la palabra, hasta por dos minutos, el Diputado señor Gonzalo Ibáñez.

El señor **IBÁÑEZ**.- Señor Presidente, sólo quiero subrayar algunos puntos muy importantes.

Estando básicamente de acuerdo con mi colega Jaime Orpis, es un error confundir televisión comercial con aquella que usa como único parámetro el “people meter”. Creo, desde luego, que tratar de obligar a la televisión a evadirse de ese parámetro es una utopía, porque, precisamente, cuando no se tiene en cuenta de alguna manera, el público espectador viaja a otros canales.

Quiero insistir en que el problema nuestro está básicamente radicado en las dos grandes televisiones públicas: el canal de Televisión Nacional y el de la Universidad Católica de Chile, los cuales no son privados. Son canales sin dueños propiamente tales, y no es lo mismo una empresa manejada puramente por ejecutivos, sin dueños, que otra manejada por ejecutivos con dueños responsables. El tema en estos dos grandes canales de televisión es la irresponsabilidad de quienes aparecen como dueños y, por eso, creo que es menester hacer las gestiones y procedimientos para obtener su privatización, que es lo mismo que ponerles un dueño responsable.

El espejismo de las soluciones estadísticas está siempre presente. De nuevo las minorías proféticas están dispuestas a darnos su receta infalible, pero la historia muestra cuán pésimo ha sido su resultado como asimismo el de los financiamientos públicos a este tipo de actividades.

En ese sentido también no hay nada más peligroso que las condenas a lo que se llama despectivamente “fines de lucro” y “ganancias comerciales”. Como lo decía el Diputado señor Dittborn, quienes tienen estos fines, dentro del marco de la televisión, han sido los que más han contribuido a su progreso, calidad y a limitar los efectos perniciosos que puede traer, por ejemplo, la exhibición de la violencia.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Ha terminado el tiempo de las bancadas.

Tiene la palabra el Ministro Secretario General de Gobierno, señor José Joaquín Brunner.

El señor **BRUNNER** (Ministro Secretario General de Gobierno).- Señor Presidente, en nombre del Gobierno, con gran interés me hago parte de este debate, porque es necesario y útil.

Nadie duda de que la televisión abierta desempeña un papel clave en la sociedad y en la cultura.

En Chile operan diez canales VHF, cinco de cobertura nacional y cinco de carácter regional. En conjunto, transmiten más de 45 mil horas anuales de programación. Prácticamente, todos los hogares poseen al menos un televisor. Además, la televisión abierta es, lejos, el medio más masivo de información y entretenimiento accesible a la gente. Concordante con su enorme poder de audiencia, la televisión absorbió el año pasado un 53 por ciento de la inversión publicitaria total; es decir, alrededor de 580 millones de dólares. Se trata, sin duda, del más impor-

tante sector de la industria cultural del país. Además, la televisión abierta posee un amplio impacto en la difusión de noticias, en la conformación de la opinión pública, en la forma cómo la gente emplea su tiempo libre y en la circulación de una gran variedad de mensajes de muy diversa índole que llegan a niños, jóvenes y adultos. En promedio, la gente mira la televisión por más de tres horas diarias.

Por todo esto, evaluar el rol desempeñado por la televisión constituye una tarea altamente compleja. Hay indicadores de percepción pública que permiten concluir que, entre las principales instituciones del país, la televisión goza de un sólido prestigio. Sin embargo, un 49 por ciento de la población declara no tener ninguna o poca confianza en la información que ella transmite. Adicionalmente, diversos estudios señalan que la gente se muestra disconforme con el sensacionalismo que suele apreciar en la transmisión de noticias, con el exceso de violencia exhibido en la programación infantil y con la saturación comercial de la pantalla.

Los problemas planteados en relación con la televisión abierta se originan, a nuestro juicio, en fallas o debilidades del régimen de funcionamiento de este medio de comunicación. Se trata de un régimen de carácter público, apoyado en la autorregulación privada, cuyos componentes esenciales son la libertad de información y programación, el otorgamiento administrativo de las concesiones, la competencia de los canales por público y por avisaje comercial y la existencia de un organismo autónomo creado por ley, el Consejo Nacional de Televisión, que debe velar por el correcto funcionamiento del medio.

¿Cuáles son, entonces, en nuestra opinión, los aspectos defectuosos de este régimen?

En primer lugar, el hecho de que en nuestra legislación no se haya resuelto adecuadamente la crucial cuestión del otorgamiento de las concesiones para operar servicios de

televisión abierta. En efecto, la ley consagró la titularidad indefinida de algunas concesiones en favor de varios operadores, figura jurídica que no existe en ningún otro país del mundo, y, enseguida, no incluye para el otorgamiento y uso de dichas concesiones, ningún tipo de compromiso en cuanto a la orientación y calidad de la programación, como es usual en otros sistemas democráticos.

Quiero expresar con claridad que la televisión abierta, al emplear el espacio radioeléctrico, que es bien público escaso y de alto valor, queda sujeta en todas partes del mundo a un conjunto de obligaciones que en nada se contradicen con la más plena libertad de información y programación, ni con el financiamiento comercial que hoy predomina sin contrapeso en el mundo.

En nuestra legislación, ese balance entre responsabilidad pública de la televisión y libertad de las empresas televisivas, no ha sido asumido con suficiente fuerza, sin perjuicio de que los canales se hallen obligados a observar el correcto funcionamiento que exige la ley, que transmitan gratuitamente propaganda electoral y ofrezcan un sumario de sus principales noticias, adaptado para personas con discapacidad auditiva.

Por tanto, el primer problema radica en un régimen que es débil por el lado de la responsabilidad pública de los canales. Se hallan ausentes de él un procedimiento de renovación periódica de las concesiones y un criterio más exigente de compromiso del concesionario con el interés público.

Llamo la atención aquí sobre el hecho de que en los Estados Unidos, país donde se originó la televisión comercial, las concesiones son otorgadas por ocho años. Cualquiera renovación debe ser evaluada en función de que ella sirva el interés, la necesidad y la conveniencia del público, y éste tiene derecho a opinar durante el proceso de renovación ante el organismo competente.

En segundo lugar, la autorregulación privada en este ámbito resulta ser menos

eficaz de lo esperado por la renuencia de los emisores de televisión abierta a explicitar y explicar públicamente sus opciones de programación. Así ha sucedido recientemente, por ejemplo, frente a las críticas formuladas por el honorable Diputado señor Enrique Krauss. Los operadores aludidos, en vez de razonar públicamente y justificar sus decisiones de programación, prefieren guardar silencio, restándose así del debate público.

En verdad, se produce aquí una paradoja. Naturalmente, los medios de comunicación se sienten con el derecho -y lo tienen- a reclamar de todos los actores en la sociedad que se expongan al escrutinio público y den razón de sus comportamientos y opiniones. Pero, al mismo tiempo, los medios, que son uno de los actores más influyentes, no parecen estar dispuestos a sujetarse a ese mismo tipo de escrutinio, a dar cuenta de sus comportamientos y opciones y a fundar ante el público sus decisiones de programación e información. Se sitúan, de esta manera, por decirlo de alguna forma, fuera o por encima de la deliberación pública que es el ámbito más propio de una democracia. Dicho en otras palabras, los medios reclaman de los demás una transparencia que ellos, por su parte, no aceptan para sí mismos. Incluso, los canales de televisión abierta no explicitan suficientemente y, a veces, ni siquiera han elaborado su código de comportamiento ético, instrumento hoy usual en los medios de comunicación de mayor prestigio y credibilidad a nivel internacional.

En tercer lugar, la situación recién descrita se ve agravada por la falta de un espacio crítico real en el ámbito de la comunicación masiva. No existe en nuestro país, como es frecuente en otras latitudes, un ejercicio habitual de análisis crítico entre los medios de comunicación, y falta también, o se halla poco desarrollada la institución de la crítica profesional de los medios con participación de expertos, de asociaciones de usuarios de la televisión, de universidades y sus facultades de comunicación y escuelas de periodismo.

Los medios alegan a su favor, con cierta razón, que ellos están sometidos al más exigente procedimiento de evaluación que es el test del mercado. La televisión abierta, en particular, vive bajo la presión instantánea y permanente del rating; pero todos sabemos que en un sistema democrático el test del mercado, la libertad de tomar o dejar un programa, es sólo una parte del juicio evaluativo; la otra proviene, precisamente, del ejercicio público de la crítica; es decir, del cuestionamiento bien fundado, del análisis, de los estudios, del debate y de la opinión de expertos y consumidores. Esta segunda parte es la que en Chile se halla subdesarrollada y eso constituye también una debilidad de nuestro régimen público apoyado en la autorregulación privada. Le resta eficacia a esta última, lo cual inhibe o limita la innovación en la pantalla, un mejor uso de la libertad creativa y la capacidad profesional que existe en los canales, y una mayor preocupación por la calidad de la programación.

Por último, cabe reflexionar sobre el papel que cumple el Consejo Nacional de Televisión dentro de este régimen de organización de la televisión abierta.

La ley encomendó a este organismo velar por el correcto funcionamiento de la televisión. ¿Cómo debe entenderse esta facultad? Básicamente, hay dos maneras: la primera conlleva una interpretación restrictiva de esta facultad, que se limita a exigir la observancia del horario para adultos y a sancionar a los canales que transmiten violencia excesiva, pornografía, truculencia o escenas con participación de niños o adolescentes reñidas con la moral y las buenas costumbres.

La segunda consiste en una interpretación más abierta y más lógica, a nuestro juicio, que incluye, en adición a lo anterior, el ofrecer criterios y estándares para el correcto funcionamiento de la televisión como es habitual en otros países democráticos.

No se trata, evidentemente, de conducir la programación televisiva desde el Consejo, ni podría pretenderse que esos estándares y

criterios limiten la libertad de expresión. Más bien, ellos deberían servir para orientar al público y a los canales, para alimentar el debate público y para crear un marco de referencia, dentro del cual desarrollar nuestra cultura televisiva.

El Consejo ha operado, a veces, en el sentido indicado. Estoy seguro de que en ese plano su labor es altamente valorada, igual como son los estudios que elabora y difunde dicho organismo.

En suma, si deseamos mejorar la calidad de nuestra televisión abierta, tanto de sus funciones informativas como de entretenimiento, necesitamos fortalecer el régimen público y de autorregulación privada, dentro del cual ella opera. Para eso, es necesario revisar la normativa sobre concesiones, con el fin de reforzar las responsabilidades de interés público, asociadas a su ejercicio; estimular la libertad creativa e informativa, así como el pluralismo en el ámbito de la televisión abierta; reclamar de los canales una mayor explicitación de sus códigos de comportamiento ético y criterios de programación; incentivar la crítica y el debate público sobre los medios de comunicación, y dar una interpretación más flexible y dinámica a la facultad orientadora del Consejo Nacional de Televisión.

Dicho en pocas palabras, la fórmula propuesta viene a ser mayor responsabilidad pública y una más eficaz autorregulación privada, para que la libertad se exprese de manera más creativa en la programación.

Para concluir, deseo subrayar que, desde ya, esta discusión constituye un paso adelante en función de los objetivos de mayor responsabilidad pública y mejor autorregulación.

El Gobierno se hace parte de las preocupaciones que llevaron a citar esta sesión especial, y espera que este debate se prolongue en el tiempo y que en él participen, además de los parlamentarios, los propios canales, su asociación gremial, la Anatel, los profesionales y trabajadores de la televisión,

los expertos y académicos que trabajan en el campo de las comunicaciones, los demás medios, de prensa y radio, y el público ciudadano, cuyo derecho a estar informado y a obtener un servicio televisivo de calidad es, al final, la piedra angular de toda esta discusión.

Muchas gracias.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Tiene la palabra la presidenta del Consejo Nacional de Televisión, doña Pilar Armanet.

La señora **ARMANET** (Presidenta del Consejo Nacional de Televisión).- Señor Presidente, quiero agradecer la invitación y valorizar muy especialmente la oportunidad de plantear en la Cámara algunas reflexiones sobre la televisión.

En primer lugar, no debemos ser injustos con lo que esta industria ha experimentado en los últimos años. De las 45 mil horas anuales de televisión se ha pasado a un millón 200 ó 500 mil horas de programación anual, lo que ha significado un desafío gigantesco de adaptación y cambio en esta materia.

Según cifras de 1996, que es la última encuesta nacional de televisión, hay 600 mil hogares afiliados al sistema por cable, de naturaleza global, que aporta otras realidades, que segmenta las audiencias, que logra taquillas máximas similares a las de una película de cine y que se mueve muy por debajo del uno por ciento, "rating" absolutamente insoportable para la televisión abierta.

Ésta, lenta, ininterrumpidamente, se convierte en una televisión local. Es la plaza propia, es el espacio donde nos encontramos los chilenos.

En los años 90, la televisión chilena es predominantemente abierta. Hoy, resulta absurda la obligación de transmitir, a lo menos, un 60 por ciento de programación local, pues prácticamente toda se hace en Chile.

También se han producido cambios en los consumos. La audiencia se concentra masivamente en el "prime time", en la televisión abierta, donde se capta, además, el porcentaje más significativo de la inversión publicitaria, destinada, por lo demás, a llegar a audiencias masivas con productos de consumo masivo.

Los hábitos también van cambiando. De 7 a 9 de la noche, la familia se reúne en la casa frente al televisor, generalmente la madre y sus hijos menores. El control remoto todavía lo tienen los hijos. Ésta es la razón de por qué las teleseries tienden a ser destinadas a público infantil. De 9 a 10 de la noche, llega el padre, toma el control en su mano, y la familia en conjunto ve el noticiero. De 10 en adelante, los estelares o películas que programa la televisión abierta compiten muy seriamente con el sistema por cable. En general, quienes lo tienen huyen hacia él después de las 10 de la noche.

La preocupación de las audiencias se refleja en las encuestas y en los "focus group" que hemos hecho durante los últimos años, cuyos resultados demuestran una evaluación similar a la que se ha expresado.

Por una parte, todos los segmentos socioeconómicos son expertos en televisión -como se ha dicho, cada uno ve más de tres horas diarias, y eso hace experto a cualquiera- y valoran el trabajo que se hace.

La evaluación más favorable es la de los estratos con menor educación, es decir, de aquellos que han recibido educación básica -no tienen que ver necesariamente con el estrato socioeconómico-. Los más críticos son los sectores universitarios.

Las críticas más severas tienen que ver con la estimulación del consumo de los niños y con la promoción de conductas violentas. La más favorable es que la televisión denuncia los problemas sociales y coloca los temas de la agenda de las personas en la preocupación de la sociedad.

El género preferido son los noticieros. El 78 por ciento de los chilenos se informa, exclusivamente, a través de la televisión, pero se quejan, en parte, por alguna truculencia y por una agenda sesgada, donde podría haber presencia -señalan con frecuencia- de actores sociales que siempre están ausentes.

Las películas son la entretención favorita y hay una tremenda valoración por el género del reportaje. La aspiración central, que, por lo demás, es compartida con muchos países del mundo, es un mayor aporte a la formación, especialmente de los niños.

En términos de regulación, no quisiera insistir sobre lo que dijo el Ministro señor Brunner en relación con las concesiones, régimen chileno especialísimo y único en el mundo.

En el Consejo Nacional de Televisión estamos conscientes de que la ley que lo rige no se aviene con los tiempos que corren, de manera que estamos haciendo un esfuerzo sistemático al respecto.

En una primera etapa, el Consejo espera, en un plazo cercano, tener un texto sobre el cual discutir. Sabemos que no basta generar un proyecto de ley para que funcione la regulación de un medio tan importante como éste. Es imprescindible que tenga legitimidad, y ella requiere que participen en su elaboración y discusión todos los actores involucrados en la televisión.

Los desafíos del futuro son aún mayores. En unos años más, la televisión analógica habrá muerto. Por cada canal analógico, es decir, por cada canal de televisión abierta, se podrán transmitir tres a cuatro señales de televisión digital.

En caso de ser televisión de alta definición, será uno, pero, como está sucediendo en prácticamente todos los países del mundo, si esto se traduce en señales parecidas, incluso de mejor calidad de las que tenemos, los canales de televisión de aire se multiplicarán por cinco.

Ello genera una reflexión muy importante sobre el método de concesión y de asignación de esas nuevas oportunidades.

Por último, existen diversos desafíos de regulación, según el soporte de los contenidos de la programación. Cada vez estamos más cerca de ver televisión, hacer compras, suscribirnos a Internet por la vía de la televisión.

Por lo demás, la televisión es el medio más directo para acercar a las grandes mayorías a la nueva sociedad de la información, y puede agrandarse la diferencia entre los que tienen acceso a la información y los que no la tienen.

La tecnología de la televisión y de las comunicaciones es la gran vía para conseguir que todos los chilenos tengan acceso a la sociedad de la información.

Sin embargo, existen dificultades en la concentración de ciertos medios de transmisión, de ciertos soportes.

Por lo tanto, la reflexión sobre concesiones debe extenderse también a los permisos de transmisión de televisión por cable, respecto de la cual, en el mundo entero, hay exigencias de servicio público.

En muchos países existe la obligación de portear los canales de televisión abiertos. En el caso chileno, poco hemos reflexionado sobre la posibilidad de que los operadores de cable dejen espacios abiertos para la transmisión de canales de gestión local, para dar oportunidad a la producción independiente, y muy especialmente para la presencia de las regiones.

Muchas gracias.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Debido a que algunos diputados, por limitaciones de tiempo, no pudieron intervenir, si le parece a la Sala, se autorizará que inserten sus discursos.

Acordado.

*-El discurso que se acordó insertar es el siguiente:*

El señor **MOREIRA**.- Señor Presidente, señores diputados, con ocasión de la sesión

especialmente convocada, mayoritariamente por la Democracia Cristiana, para tratar el tema "Analizar el actual estado de la televisión chilena", reitero mi rechazo fundamentalmente por la forma como fue concebida por su principal gestor el presidente de la Democracia Cristiana, Diputado Enrique Krauss, y los aspectos verdaderos que encierran esta contradictoria decisión.

El país desea a sus parlamentarios, fundamentalmente, en el debate del Chile real, en donde por decisiones políticas equivocadas, los chilenos más modestos son los que más retroceden; hoy un debate de esta naturaleza resulta innecesario.

Sin embargo, deseo dejar expresa constancia de que no participo en el desarrollo de dicha sesión por cuanto no deseo legitimar al señor Diputado Krauss en una cuestión que demuestra que aparte de ser comentarista de televisión, es un diputado con tiempo libre, preocupado de por qué los chilenos ríen con expresiones que él denomina chabacanas, y olvida que en sus mejores tiempos de Ministro del Interior -mientras vivíamos horas tensas en plenas negociaciones y arbitraje de la ya perdida Laguna del Desierto-, participaba con lo más granado y tradicional del repertorio de tangos en algunos programas estelares de la televisión. Quizás añora esa época de inconsecuencia pero de éxitos artísticos.

La cuestión de fondo es que, de alguna forma, indirectamente, se estarían vulnerando garantías constitucionales en lo referente a la libertad de expresión y de información; en un juego peligroso que no estoy dispuesto a legitimar, por cuanto la Concertación, en su permanente confusión y contradicción, no se define en cuanto a si está por la libertad de elegir o por la censura que dice rechazar; hoy es la televisión; mañana serán los diarios, las revistas y hasta el Condorito; hay que recordar que a este último lo comenzaron a cuestionar en un país vecino.

Del mismo modo en que los parlamentarios tienen el derecho para exigir sesiones especiales, yo propondré la realización de

una, más adelante, cuando superemos la crisis económica, sobre las implicancias del fuero parlamentario, de la inviolabilidad parlamentaria, de su abuso, de la impunidad, de las características de que somos intocables cuando muchos de ellos, especialmente los diputados de la Concertación, amparados en este privilegio atacan con groserías, insultos, chabacanerías a personas que no pueden defenderse porque no tienen fueros que los protejan, ¿por qué cuestionamientos para la TV y nada para los diputados? ¿Por qué sí chabacanerías al interior del hemiciclo y tanto enjuiciamiento a la TV?

Por cierto, es importante expresar que deben existir límites razonables a la TV, pero dichos límites tienen que establecerse en un debate justo y representativo, en el cual no pueden estar ausentes los profesionales de estos medios.

Si se pretende criticar a la TV por algunos de sus programas, reconozcamos, también, que parte de la programación enjuiciada tiene las más altas sintonías, los mayores éxitos; si este fenómeno se produce, por algo será... Y antes de forzar el análisis y su evaluación busquemos la causa por la cual la mayoría de la sociedad chilena prefiere disfrutar de la programación que el Diputado Krauss califica como chabacanería.

He dicho.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Se ha solicitado a la Mesa que se envíe el texto de esta sesión al directorio de la Anatel, a los presidentes de directorios de los canales y a los directores de televisión.

¿Habría acuerdo?

Acordado.

El señor Secretario dará lectura al primer proyecto de acuerdo.

El señor **LOYOLA** (Secretario).- De los señores Krauss, Palma, don Osvaldo; Valenzuela, Ceroni, Prokurica, Vilches, Mora, señora Saa, doña María Antonieta; y señores Jaramillo y Pareto.

“Considerando:

1. Que la televisión constituye un medio de alto grado de penetración, formador de opiniones y elemento de información y entretención para un alto número de nuestros compatriotas;
2. Que el sistema de televisión en práctica ha sido objeto de críticas y observaciones que justificarían su revisión y análisis con el objeto de determinar la conveniencia de introducirle modificaciones legales, reglamentarias y conceptuales que permitan que la televisión cumpla adecuadamente el rol de servicio público que debiera entenderse consustancial a las concesiones con que se opera;
3. Que la Cámara de Diputados constituye una adecuada instancia para que el estudio del actual estado de la televisión nacional pueda ser analizado, con amplia y pluralista participación de todos los sectores que se interesen en el tema, conscientes de que se trata de un tema de Estado que compromete a toda la sociedad chilena, y
4. Que un dictamen de esta especie puede constituir un importante aporte para definir las eventuales modificaciones que el sistema requiera, las cuales deberían ser asumidas, en el respectivo ámbito de sus competencias, por el Ejecutivo, por el Consejo Nacional de Televisión, por los canales concesionarios, por los profesionales del área y, desde luego, por el Poder Legislativo.

La Cámara de Diputados acuerda:

Constituir una Comisión Especial integrada por un representante de cada uno de los Comités de la Corporación para que en un término no superior a ciento veinte días informe a la Cámara acerca de las actuales características de la televisión chilena, sus potencialidades y deficiencias, y recomiende las modificaciones legales y de otro orden que posibiliten que este medio cumpla sus funciones en términos que interpreten dinámicamente los valores éticos y culturales que interesa promover como nación”.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En votación el proyecto.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 42 votos; por la negativa, 15 votos. Hubo 4 abstenciones.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- **Aprobado.**

*-Votaron por la afirmativa los siguientes señores Diputados:*

Aguiló, Bustos (don Manuel), Bustos (don Juan), Caraball (doña Eliana), Ceroni, Cornejo (don Aldo), Cristi (doña María Angélica), Girardi, Gutiérrez, Hales, Jaramillo, Jiménez, Leal, León, Luksic, Martínez (don Rosaura), Martínez (don Gutenberg), Mora, Mulet, Núñez, Olivares, Ortiz, Palma (don Osvaldo), Palma (don Joaquín), Pareto, Pérez (doña Lily), Pollarolo (doña Fanny), Prokurica, Reyes, Rincón, Riveros, Saa (doña María Antonieta), Salas, Seguel, Soto (doña Laura), Urrutia, Valenzuela, Vargas, Venegas, Vilches, Walker (don Ignacio) y Walker (don Patricio).

*-Votaron por la negativa los siguientes señores Diputados:*

Álvarez, Bartolucci, Coloma, Correa, Díaz, Dittborn, Masferrer, Melero, Molina, Orpis, Paya, Pérez (don Víctor), Recondo, Rojas y Van Rysselberghe.

*-Se abstuvieron los Diputados señores: Delmastro, Ibáñez, Kuschel y Monge.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Se dará lectura al segundo proyecto de acuerdo.

El señor **LOYOLA** (Secretario).- De los señores Dittborn, Orpis, Espina, Coloma, Díaz, Galilea, don José Antonio; señoras González, doña Rosa, y Pérez, doña Lily; y

señores Pérez, don Víctor, y García, don René Manuel.

“Considerando:

1. Que para el pleno desarrollo de la TV debe existir libertad editorial y de programación.
2. Que la opción pluralista de la TV se fortalece al consagrar preferentemente la propiedad privada sobre tales medios.
3. Que la existencia de sistemas de medición de sintonía no son un fin en sí mismos y, por lo tanto, no deberían ser un impedimento para desarrollar una programación que fomente la cultura, la entretención o la información en un clima de respeto y promoción de valores.
4. Que la autorregulación debería constituirse en un mecanismo eficaz para lograr los objetivos anteriores.

La Cámara de Diputados acuerda:

“Hacer un llamado a la TV a no renunciar a sus líneas editoriales en función del “rating” y con creatividad establecer una programación que fortalezca el derecho a la información, la entretención y la cultura en un clima de respeto y fomento de valores”.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En votación el proyecto.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el siguiente resultado: por la afirmativa, 57 votos; por la negativa, 3 votos. No hubo abstenciones.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- **Aprobado.**

*-Votaron por la afirmativa los siguientes señores Diputados:*

Aguiló, Alessandri, Álvarez, Bartolucci, Bustos (don Juan), Caraball (doña Eliana), Ceroni, Coloma, Cornejo (don Aldo), Correa, Cristi (doña María Angélica), Delmastro,

Díaz, Dittborn, Espina, Girardi, Gutiérrez, Hales, Ibáñez, Jiménez, Krauss, Kuschel, Leal, León, Longueira, Luksic, Martínez (don Rosauero), Martínez (don Gutenberg), Masferrer, Melero, Molina, Monge, Núñez, Orpis, Ortiz, Palma (don Osvaldo), Palma (don Joaquín), Pareto, Paya, Pérez (doña Lily), Pérez (don Víctor), Pollarolo (doña Fanny), Prokurica, Recondo, Reyes, Rincón, Riveros, Saa (doña María Antonieta), Salas, Soto (doña Laura), Valenzuela, Van Rysselberghe, Vargas, Venegas, Vilches, Walker (don Ignacio) y Walker (don Patrio).

*-Votaron por la negativa los siguientes señores Diputados:*

Bustos (don Manuel), Mora y Olivares.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- El señor Secretario dará lectura al siguiente proyecto de acuerdo.

El señor **LOYOLA** (Secretario).- Proyecto de acuerdo N° 98, de los Diputados señores Espina, García, don René Manuel; Alessandri, Palma, don Osvaldo; Prokurica, Álvarez-Salamanca, Galilea, don José Antonio; Vilches, señora Pérez, doña Lily, y señor Kuschel:

“Considerando:

1. Que dado el poder comunicador de la televisión, sus contenidos deben ser materia de atención de toda la sociedad, incluida esta honorable Cámara de Diputados.
2. Que el éxito de una política de promoción de la ética pública y privada depende muy fundamentalmente del nivel de información, compromiso y organización de la sociedad civil para desempeñar un rol de activo contralor.
3. Que, reiterando nuestro más irrestricto apoyo a la libertad de emitir opinión y de informar, es necesario que tanto los operadores de televisión como las personas ejerzan responsablemente sus derechos.

Sometemos a la consideración de la Cámara de Diputados el siguiente proyecto de acuerdo:

1. Autorregulación ética. La propuesta N° 41 de la Comisión Nacional de Ética Pública, señala que toda actividad que desarrolle una función pública o se vincule a la consecución de fines de interés general, debe propender a generar mecanismos que permitan una autorregulación ética, creando o fortaleciendo controles que tengan por objeto detectar y sancionar las transgresiones a las normas que deben orientar esa actividad.

En ese contexto, y partiendo de las particularidades y funciones específicas de la televisión, se invita a los operadores de televisión a determinar explícitamente los principios, normas de ética y conductas que deben ser respetadas, mediante la dictación de un Código de Ética, sistema que debiera ser aplicado por un cuerpo establecido con dicho fin, con las características de un Consejo de Autorregulación.

2. Las personas deben conocer sus derechos para ejercerlos: se propone una difusión diaria, por los canales de televisión, del derecho de los particulares de denunciar ante el Consejo Nacional de Televisión la infracción al “correcto funcionamiento” y a las normas generales para impedir la transmisión de programas con violencia excesiva, truculencia, pornografía o participación de niños o adolescentes en actos reñidos con la moral o las buenas costumbres”.

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- En votación el proyecto de acuerdo.

*-Efectuada la votación en forma económica, por el sistema electrónico, dio el si-*

*guiente resultado: por la afirmativa, 54 votos; por la negativa, 1 voto. Hubo 1 abstención.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- **Aprobado.**

*-Votaron por la afirmativa los siguientes señores Diputados:*

Alessandri, Álvarez, Bartolucci, Bertolino, Bustos (don Manuel), Caraball (doña Eliana), Coloma, Cornejo (don Aldo), Correa, Cristi (doña María Angélica), Delmastro, Díaz, Dittborn, Espina, Girardi, Gutiérrez, Ibáñez, Jiménez, Krauss, Kuschel, Leal, León, Longueira, Lorenzini, Luksic, Martínez (don Rosauero), Martínez (don Gutenberg), Masferrer, Melero, Molina, Monge, Mora, Núñez, Orpis, Ortiz, Palma (don Osvaldo), Palma (don Joaquín), Paya, Pérez (doña Lily), Pérez (don Víctor), Pollarolo (doña Fanny), Prokurica, Recondo, Rincón, Riveros, Saa (doña María Antonieta), Salas, Soto (doña Laura), Van Rysselberghe, Vargas, Venegas, Vilches, Walker (don Ignacio) y Walker (don Patricio).

*-Votó por la negativa el Diputado señor Olivares.*

*-Se abstuvo el Diputado señor Ceroni.*

El señor **MARTÍNEZ**, don Gutenberg (Presidente).- Por haberse cumplido con el objeto de la sesión, se levanta.

*-Se levantó la sesión a las 13.30 horas.*

**JORGE VERDUGO NARANJO,**  
Jefe de la Redacción de Sesiones.

**IX. DOCUMENTOS DE LA CUENTA****1. Oficio del Senado.**

“Valparaíso, 15 de julio de 1998.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia, que el Senado ha dado su aprobación al proyecto de ley de esa honorable Cámara que crea como categoría de ingreso de extranjeros al país la de habitantes de zonas fronterizas, con las siguientes modificaciones.

**Artículo 1º**

En el inciso primero, ha sustituido la oración “Estas personas ingresarán mediante un instrumento denominado tarjeta vecinal fronteriza.” por la siguientes: “Estas personas podrán ingresar mediante un documento denominado tarjeta vecinal fronteriza.”.

Ha reemplazado el inciso tercero por el siguiente:

“Un Reglamento del Ministerio del Interior establecerá las zonas limítrofes chilenas dentro de las cuales podrán internarse estas personas, la duración de la tarjeta, la forma y procedimiento de su otorgamiento y el lapso de permanencia que se le podrá autorizar al extranjero en Chile, la que no podrá exceder del plazo de siete días en cada oportunidad. Para estos efectos, se tendrá en especial consideración la reciprocidad internacional.”.

-o-

Ha intercalado los siguientes incisos cuarto y quinto nuevos:

“El Ministerio del Interior, antes de promulgar el referido Reglamento o sus modificaciones, deberá requerir la opinión del Ministerio de Defensa Nacional.

El mismo Reglamento establecerá los derechos a que estará sujeto el otorgamiento de la tarjeta vecinal fronteriza, sobre la base de la reciprocidad.”.

-o-

**Artículo 2º**

Lo ha suprimido.

**Artículo 3º**

Ha pasado a ser artículo 2º, sustituido por el siguiente:

“Artículo 2º.- La internación de estas personas a zonas del territorio nacional no comprendidas en el beneficio, o el excederse en el plazo de permanencia autorizado, será sancionado con amonestación escrita, abandono del territorio nacional o el término del beneficio, según sea el caso, todo lo cual será dispuesto por el Gobernador Provincial correspondiente, mediante resolución exenta.”.

**Artículo 4º**

Ha pasado a ser artículo 3º, sin enmiendas.

-0-

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 524, de 2 de marzo de 1995.

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): ANDRÉS ZALDÍVAR LARRAÍN, Presidente del Senado; JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, Secretario del Senado”.

## **2. Oficio del Senado.**

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia, que el Senado ha dado su aprobación, en los mismos términos en que lo hizo esa honorable Cámara, al proyecto de ley que modifica la ley N° 19.442, para precisar el nombre correcto de su beneficiaria, la religiosa italiana Giovanna Favero Pellizzari.

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 1696, de 9 de septiembre de 1997.

Devuelvo los antecedentes respectivos.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): ANDRÉS ZALDÍVAR LARRAÍN, Presidente del Senado; JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, Secretario del Senado”.

## **3. Oficio del Senado con el cual modifica el artículo 127 del Código Sanitario, con el objeto de garantizar la reserva de las recetas médicas. (boletín N° 1985-11) (S)**

“Valparaíso, 15 de julio de 1998.

Con motivo de la Moción, informes y antecedentes que tengo a honra pasar a manos de vuestra Excelencia, el Senado ha dado su aprobación al siguiente

### **PROYECTO DE LEY:**

“Artículo único.- Agréganse los siguientes incisos segundo y tercero nuevos al artículo 127 del Código Sanitario:

“Las recetas médicas y análisis o exámenes de laboratorios clínicos o servicios relacionados con la salud son reservados. Sólo puede revelarse su contenido o darse copia de ellos con el consentimiento expreso del paciente, otorgado por escrito. Quien divulgare su contenido indebidamente, o infringiere las disposiciones del inciso siguiente, será castigado en la forma y con las sanciones establecidas en el Libro Décimo.

Lo dispuesto en este artículo no obsta para que las farmacias puedan dar a conocer, para fines estadísticos, las ventas de productos farmacéuticos de cualquier naturaleza, incluyendo la denominación y la cantidad de ellos. En ningún caso la información que proporcionen las

farmacias consignará el nombre de los pacientes destinatarios de las recetas, ni el de los médicos que las expidieron, ni datos que sirvan para identificarlos.”.”.

-0-

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): ANDRÉS ZALDÍVAR LARRAÍN, Presidente del Senado; JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, Secretario del Senado”.

**Moción del honorable Senador señor Ruiz-Esquide, con la que inicia un proyecto de ley que modifica el artículo 127 del Código Sanitario, con el objeto de garantizar la reserva de las recetas médicas.**

## **PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 127 DEL CÓDIGO SANITARIO**

### **Fundamentos**

El Artículo 127 del Código Sanitario establece que los productos farmacéuticos sólo podrán expendirse al público con receta médica, salvo aquellos que determine el reglamento respectivo.

Por su parte, el artículo 34 el D.S. N° 466 del Ministerio de Salud, del año 1985 (Reglamento de Farmacias, Droguerías, Almacenes farmacéuticos, etc.) define receta médica como la orden suscrita por médico cirujano, cirujano dentista, veterinario, matrona o cualquier otro profesional legalmente habilitado para hacerlo, con el fin de que una cantidad de cualquier medicamento o una mezcla de ellos sea dispensada conforme a lo señalado por el profesional que lo extiende.

Tanto de la definición legal de receta médica, como del uso que se le da, queda claro que estamos frente a un documento de carácter privado cuyo contenido debe quedar en la más estricta reserva, ya que lo contrario implicaría vulnerar la relación de confiabilidad que debe existir entre todo paciente y su médico tratante.

No obstante lo anterior, desde hace algún tiempo se ha constatado por la opinión pública que empresas dedicadas a la recopilación de datos estadísticos tienen acceso a la información contenida en recetas médicas.

Esta situación presenta los siguientes inconvenientes:

En primer término, las recetas médicas generalmente contienen la individualización del paciente, lo que significa que de difundirse la información a que nos referimos, se vulnera absolutamente la privacidad de las personas, derecho que en nuestro país se reconoce como garantía de rango constitucional, según lo señala nuestra Carta Fundamental en su artículo 19 N° 4.

En segundo lugar, la finalidad de estas estadísticas es entregar estos datos a laboratorios que se dedican a la producción farmacológica, con el fin de informar acerca de la demanda de sus productos y así poder hacer más eficientes sus procesos de producción. Sobre esta base, podría llegar a producirse un “manejo irregular del mercado”, esto es, al contar los laboratorios con listas de médicos que no prescriben sus productos, eventualmente sería posible ofrecerles ciertos beneficios a cambio de la utilización de los medicamentos que producen.

Por último, cabe señalar que la prescripción de un medicamento para un paciente determinado, obedece a las especiales características que éste presente, es decir no necesariamente dos personas que sufran de la misma afección serán necesariamente medicadas en forma análoga.

Al difundirse el contenido de las recetas médicas podría darse la situación de que profesionales de la salud, teniendo a la vista tratamientos aplicados en casos similares a los de sus pacientes, prescribieran los mismos medicamentos señalados en las recetas, lo que desvirtuaría el trato personalizado que debe recibir todo individuo por parte de su médico tratante.

Es por todo lo anterior, que considero que debe establecerse en el Código Sanitario como una prohibición de carácter general, el hecho de que las farmacias no podrán entregar a ningún particular el contenido de las recetas médicas que lleguen a su poder, salvo que los interesados (médico y paciente) lo permitan expresamente.

En virtud de los antecedentes expuestos y de las facultades que la Constitución y las leyes me otorgan, vengo en presentar para vuestro estudio y aprobación el siguiente.

### PROYECTO DE LEY

#### Artículo único

Modifíquese el artículo 127 del Código Sanitario, agregándose un nuevo inciso segundo, cuyo texto es el que sigue:

“Los datos contenidos en estas recetas sólo podrán ser entregados al interesado y a la autoridad sanitaria que corresponda. Con todo, y sólo previa autorización por escrito tanto del médico que expidió la receta como del paciente destinatario de ella, las farmacias podrán entregar esta información a los particulares que lo requieran”.

(Fdo.): MARIANO RUIZ-ESQUIZA JARA, Senador de la República”.

#### 4. Oficio del Senado.

“Valparaíso, 15 de julio de 1998.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que, previa consulta a esa honorable Cámara de Diputados, el Senado ha accedido a lo solicitado por su Excelencia el Presidente de la República, por oficio N° 20-338 de 1° de junio pasado, en orden a disponer el archivo del proyecto de ley que establece la obligación de entregar a la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, la documentación oficial que indica. (Boletín N° 1143-06).

Acompaño la totalidad de los antecedentes.

Lo que comunico a vuestra Excelencia en respuesta a su oficio N° 160, de 12 de julio de 1994.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): ANDRÉS ZALDÍVAR LARRAÍN, Presidente del Senado; JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, Secretario del Senado”.

**5. Oficio del Senado.**

“Valparaíso, 15 de julio de 1998.

Tengo a honra comunicar a vuestra Excelencia que, en sesión de 14 del mes en curso, el Senado acordó promover la designación de una comisión mixta de senadores y diputados que estudie los criterios que rijan el despacho o resolución de los proyectos de ley que concedan la nacionalidad chilena por especial gracia.

Lo que comunico a vuestra Excelencia en cumplimiento del citado acuerdo, adoptado de conformidad a lo dispuesto en el inciso primero del artículo 28 del Reglamento de la Corporación.

Dios guarde a V.E.,

(Fdo.): ANDRÉS ZALDÍVAR LARRAÍN, Presidente del Senado; JOSÉ LUIS LAGOS LÓPEZ, Secretario del Senado”.

**6. Informe de la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones sobre la investigación encomendada por la honorable Cámara de Diputados para estudiar todo lo relativo al nuevo sistema de revisión técnica de vehículos motorizados dispuesto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.**

“Honorable Cámara:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del estudio que, conforme a un acuerdo de la honorable Corporación, efectuó sobre el Sistema de Revisión Técnica de Vehículos Motorizados dispuesto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

**I. ACUERDO DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS.**

En la sesión 65ª de la legislatura extraordinaria, celebrada el miércoles 30 de abril de 1997, la Cámara de Diputados aprobó un proyecto de acuerdo patrocinado por los Diputados señora Pollarolo, doña Fanny, y los señores Paya, Longueira, Chadwick, Coloma, Errázuriz, Correa, Masferrer, Taladriz; García, don René; Bayo, Álvarez-Salamanca, Leay, Galilea, Alvarado, Hurtado, Vargas, Kuschel, Moreira; Pérez, don Ramón; Elizalde, Dupré, Valenzuela, Karelavic, Soria, Sabag, Cantero, Prokurica, Morales, Hamuy, Valcarce, Jürgensen, Huenchumilla; García, don José; Hurtado, Tuma; Martínez, don Rosauo, y Vilches, por el cual se le otorgan facultades especiales investigadoras a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, a fin de que se aboque al estudio del Sistema de Revisión Técnica de Vehículos Motorizados y emita un informe que contenga un diagnóstico sobre su impacto en materia de contaminación, de seguridad vial, del costo que significa para los usuarios, de la concesión de plantas revisoras y otras materias relacionadas y que sugiera las medidas que estime pertinentes.

### Proyecto de acuerdo

El texto del proyecto de acuerdo que atribuye a la Comisión la competencia para abocarse al estudio de esta materia es del siguiente tenor:

“Considerando:

1. Que la opinión pública ha sido testigo de la fuerte polémica generada a raíz del funcionamiento de las nuevas plantas de revisión técnica de vehículos motorizados que ha provocado la oposición de los trabajadores del transporte público, quienes lo han manifestado a través de paros y desórdenes, todo lo cual ha causado dificultades para los usuarios.
2. Que es un hecho que las nuevas plantas significan un aumento en el valor de la revisión técnica de, aproximadamente, un ciento por ciento (100%), para todos los conductores del país.
3. Que la revisión técnica es un sistema que se ha adoptado, en gran medida, para combatir la contaminación ambiental y para mejorar la seguridad vial. Sin embargo, es un hecho que la contaminación no ha disminuido, lo que se comprueba al ver que este año 1997, la restricción se ha implementado, por primera vez, desde el mes de marzo.
4. Que, luego de transcurridos varios años desde que existe el sistema, resulta totalmente necesario estudiar cuál ha sido su eficacia real, y hasta qué punto constituye un aporte al medio ambiente y a la seguridad vial, y si se justifica o no.
5. Que la Cámara de Diputados es una instancia idónea para efectuar el estudio de eficacia del sistema de revisión técnica, para escuchar a todos los interesados y para proponer medidas que lo perfeccionen o, eventualmente, para eliminarlo, si luego de una investigación acuciosa, así se concluyere.

La Cámara de Diputados acuerda encomendar a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones que se aboque al estudio del sistema de Revisión Técnica de Vehículos Motorizados, para que evacue, en el plazo de sesenta días, un informe que, por un lado, contenga un diagnóstico sobre su impacto en materia de contaminación, de seguridad vial, del costo que significa para los usuarios, de la concesión de plantas revisoras y otras materias relacionadas y, por otro, sugiera las medidas que estime pertinentes”.

## II. LABOR DESARROLLADA POR LA COMISIÓN.

Para el cumplimiento de la tarea encomendada por la honorable Corporación, la Comisión celebró diversas sesiones.

Abordó su tarea sobre la base de un plan de trabajo propuesto por los diputados miembros de la Comisión. En cumplimiento del mismo, durante su funcionamiento citó y escuchó a diversos personeros, tanto del ambiente público como del privado, quienes la ilustraron sobre aspectos legales, técnicos y administrativos del problema.

En cuanto a las personas que dieron su opinión sobre el tema investigado, se pueden señalar las siguientes:

-Don Claudio Hohmann Barrientos, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

-Don Andrés Wallis Garcés, Subsecretario de Transportes.

-Don Milton Bertín Jones, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito.

-Don Roberto Corvalán P., académico de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile.

-Asesores del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señores Pablo Uribe y Ricardo Bernal.

-Por Carabineros de Chile, el Capitán señor Luis Prieto B., jefe del Departamento de Desarrollo e Ingeniería, y el Capitán señor Iván Vega Rodríguez.

-Por la Comisión Nacional del Medio Ambiente-Región Metropolitana, el señor Gianni López Ramírez, Director Técnico.

-Por el Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el señor Nuncio Lama Núñez, Director.

-Por la Contraloría General de la República, el señor Arturo Aylwin Azócar, Contralor General de la República; el señor Patricio Pérez Fariña, Jefe de la División de Vivienda y Urbanismo y de Obras Públicas y Transportes, y la señora Susana Cáceres Araya, Jefa de la Subdivisión Jurídica de esa misma División.

-Por la Asociación de Dueños de Plantas de Revisión Técnica, los señores Alejandro Riquelme Valdivia, Presidente; Marcelo Avaria L., Vicepresidente; Gastón Cepeda Pérez, Tesorero, y Arturo Yuseff Durán, abogado. Junto a ellos, concurrió el señor Aedil Suárez Torres, ingeniero civil industrial, académico de la Universidad Técnica Metropolitana.

-Por la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, señores Carlos Frez Rojo, Presidente; Héctor Sandoval Gallegos, Vicepresidente; Mauricio Mora Letelier, encargado de relaciones públicas; Juan Donoso Castillo, Director de la II Región, y Manuel Espinoza Velásquez, Director de la III Región.

-Por la empresa Autotest, el señor Ralph Levi Schloss, representante legal, y el señor Mario Pumarino Valenzuela, director de la misma.

-Por la empresa Revisiones Santiago, el señor Egidio Varnero Moreno, representante legal; la señora Jacqueline Jara Fuentes, Gerente Administrativa, y el señor Carlos Román Toro, ingeniero asesor de la misma.

-Por la empresa A. Denham y Cía., el señor Alejandro Denham Núñez, representante legal, y el señor Cristián Heerwagen Guzmán, abogado de la misma.

-Por las Federaciones de Conductores de Transporte de Carga, concurrieron los siguientes dirigentes: José Sandoval Pino, Presidente Nacional de la Federación Santiago; José Vargas Zamora, Tesorero de la Federación Santiago; José Robles Ávalos, Secretario General de la Federación Nacional y Presidente del Sindicato de Valparaíso; Camilo Pizarro Rebolledo, Presidente del Sindicato Santiago; Héctor Aedo Beltrán, Presidente del Sindicato de la VIII Región; Valentín San Martín Jerez, Presidente del Sindicato Arauco; Renato Salazar Soto, Presidente del Sindicato de Los Ángeles; Rafael Pérez Vargas, Presidente del Sindicato de Concepción; Roberto Barra Manríquez, Presidente del Sindicato de Chillán, y Rubén Tejada Bravo, Tesorero del Sindicato de Chillán.

-Por el gremio de taxis colectivos de la IX Región, concurrieron las siguientes personas: Guillermo Henríquez Jacquee, Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región; Rafael Poblete Asenjo, Secretario de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región; Marco Massa León, Tesorero de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región, y Miguel Reyes Gallardo, Director Regional de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile (Conatacoch).

-Por la Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile (Fenatach), señor René Gutiérrez Silva, Presidente; Luis Reyes Castro, Vicepresidente; Norberto Silva, Tesorero Nacional, y Patricio Arce, Secretario General.

### III. EL SISTEMA DE REVISIONES TÉCNICAS.

#### 1. Generalidades.

La seguridad de los usuarios de las calles, de los caminos y de la infraestructura complementaria, ya se trate de conductores de vehículos motorizados o de transeúntes, constituye uno de los objetivos generales de la política nacional de tránsito, que viene a materializar los principios básicos que sustentan la política de tránsito terrestre, entre los que se encuentra el que dispone que “el Estado debe propender a la máxima seguridad de las personas y de los bienes”. Desde ese punto de vista, el Estado debe velar por que el sector del transporte dé plena y permanente satisfacción a los intereses de la comunidad, en cuanto a que el desplazamiento de las personas y bienes se realice en forma segura, eficaz y cómoda.<sup>1</sup>

El logro del objetivo general enunciado requiere alcanzar objetivos específicos referentes a la vía, a los vehículos y a los usuarios (conductores, pasajeros y peatones). En lo tocante a los vehículos, los objetivos son tres: determinar las características técnicas mínimas de seguridad, determinar los elementos de seguridad adicionales y minimizar los niveles de contaminación, para lo cual el Estado debe dictar las normas relativas a los dos primeros e implementar los planes de acción referentes al tercero.

En consideración a lo anterior, las actividades de la Administración del Estado que tengan por finalidad dar cumplimiento a los objetivos y a las políticas señaladas son actividades públicas. Dentro de ellas, la que tiene que ver con las revisiones técnicas de los vehículos motorizados constituye un cometido estatal que el Estado ha decidido no ejecutar por sí mismo, sino mediante los privados, a través de un contrato administrativo de concesión de un servicio público que encuentra su sustento en el principio de subsidiariedad reconocido en la Constitución Política de la República.

#### 2. Breve reseña histórica.

Remontándonos hacia atrás en el tiempo, las revisiones técnicas en Chile ya estaban señaladas en la antigua Ordenanza General de Tránsito como un requisito para el pago de la patente anual que autorizaba la circulación del vehículo. Hacia fines de la década del 70, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones autorizó las plantas revisoras exclusivamente dedicadas a la inspección técnica de camiones y buses, denominadas clase A. Las correspondientes a los taxis y vehículos particulares pertenecían a la clase B, y estaban radicadas en el ámbito municipal.

Con la dictación de la ley N° 18.290, de Tránsito, en 1984, y del decreto supremo N° 167, del mismo año, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los taxis pasaron a efectuar su revisión técnica anual en las plantas revisoras clase A; asimismo, por vez primera el reglamento estableció algunos requisitos mínimos de equipamiento y de personal que debían cumplir las plantas revisoras clase B. Uno de los requisitos más importantes consistió en que por primera vez se las ubicó en un lugar físico permanente, terminando así con los locales ambulantes que aparecían para la época de renovación de permisos de circulación y que la mayoría de las veces se limitaban a una inspección visual externa del vehículo (sin levantarlo siquiera), luego de lo cual otorgaban el certificado correspondiente.

El sistema de autorización para operar plantas revisoras establecido en el decreto supremo N° 167, citado, consistió en que a cualquier persona, natural o jurídica, que acreditara cumplir con los requisitos establecidos, debía otorgársele la autorización como planta revisora,

---

<sup>1</sup> Decreto supremo N° 255, de 1982, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

quedando radicada la facultad de autorizar y controlar las plantas revisoras de la clase A en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la de las plantas revisoras clase B en la municipalidad correspondiente al domicilio donde se instalaban. Para las plantas clase A existía obligatoriedad de dedicación exclusiva, esto es, en el local de la planta no podía ejercerse otra actividad económica distinta de la de revisión técnica, obligación que no existía para las plantas clase B. Las tarifas eran de libre fijación para todas las plantas.

El sistema descrito precedentemente significó que, en el año 1989, en el cual, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4º de la ley N° 18.696, la autoridad inició el otorgamiento de concesiones para operar establecimientos que practicaran revisiones técnicas a los vehículos mediante un procedimiento de licitación pública, en la Región Metropolitana existían ocho plantas revisoras clase A y aproximadamente doscientos puntos donde se entregaban certificados de revisión técnica clase B. Esto último se debió al alto número de autorizaciones otorgadas por las municipalidades, sin la verificación previa de los requisitos mínimos, y al casi nulo personal municipal asignado a su fiscalización. Todo ello significó que, en este tipo de planta, la revisión técnica prácticamente no se efectuaba, lo que significó el total descrédito del sistema. Es por ello por lo que el nuevo sistema, que ese año se iniciaba, radicó todo el control de las plantas revisoras en el organismo rector en esta materia, esto es, en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyo personal técnico a la fecha ya acumulaba una rica experiencia de más de diez años en el tema y conocía perfectamente sus fortalezas y debilidades. Así, se inició un proceso de modernización del sistema de revisiones técnicas, con la incorporación de mayores exigencias en equipos y en personal para todas las plantas revisoras del país.

### **3. Marco legal actual.**

El sistema de revisiones técnicas de vehículos motorizados encuentra su fundamento legal básico en la ley N° 18.290, de Tránsito, al disponer su artículo 55 que “los vehículos deberán estar provistos de los sistemas y accesorios que la ley establece, los que deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, de manera que permitan al conductor maniobrar con seguridad”. Ese “perfecto estado de funcionamiento” que exige la ley se obtiene, primero, mediante el mantenimiento de los vehículos de acuerdo con las condiciones técnicas legales y reglamentarias, como lo prescribe el artículo 56 de la ley de Tránsito, que señala que “los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones y condiciones de seguridad, comodidad, presentación y mantenimiento que establezca el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no podrán exceder los pesos máximos permitidos por el Ministerio de Obras Públicas”. El excelente estado de funcionamiento se logra, en segundo lugar, mediante el cumplimiento de las normas técnicas –bastante reglamentarias– dispuestas por la ley de Tránsito en los artículos 63 y siguientes, referentes al estado de los neumáticos, al sistema de frenos, a los focos y luces exteriores, y a vidrios de seguridad, limpiaparabrisas, espejo interior retrovisor, velocímetro, parachoques delantero y trasero, extintor de incendio, dispositivos reflectantes para casos de emergencia, rueda de repuesto, botiquín de primeros auxilios, cuñas de seguridad (en los vehículos de carga, de locomoción colectiva y de transporte de escolares), cinturones de seguridad para los asientos delanteros, tubo de escape y silenciador.

De todos estos elementos técnicos considerados por la ley, solamente algunos son objeto de revisión técnica. Al respecto, el artículo 94 preceptúa que la revisión técnica comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, de frenos, de luces, de neumáticos y de combustión interna. En los hechos, algunos de estos controles son más rigurosos que otros.

Para reforzar la importancia de esos aspectos en la seguridad en la conducción, el artículo 198 de la ley de Tránsito se encarga de considerar como infracciones o contravenciones graves la conducción de un vehículo con sus sistemas de dirección o de frenos en condiciones deficientes (número 17), la conducción de un vehículo sin luces en las horas y circunstancias en que las exige la ley (número 18), la conducción de un vehículo con uno o más neumáticos en mal estado (número 19) y la conducción de un vehículo infringiendo las normas sobre contaminación ambiental (número 22). Sobre este último número, el artículo 82 de la ley de Tránsito exige que los vehículos motorizados estén equipados, ajustados o carburados, de modo que el motor no emita materiales o gases contaminantes en un índice superior a los permitidos, y faculta al personal de Carabineros para que, cuando constate técnicamente que un vehículo ha superado dichos índices, lo retire de la circulación y lo ponga a disposición del tribunal competente.

El artículo 94 de la ley de Tránsito añade que “las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica”, y que “dicho documento deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente”.

El certificado que la revisión técnica acredita tiene como sustrato al bien jurídico de la fe pública, por cuanto se trata de un instrumento al que la ley confiere la calidad necesaria para dar cuenta de una condición o calidad y presupone que su contenido es manifestación de una verdad. Por lo mismo, el artículo 196 A bis, letra g), de la ley de Tránsito (incorporado por la ley N° 19.495, de 8 de marzo de 1997) castiga como autor de delito a quien “otorgue un certificado de revisión técnica sin haber practicado realmente la revisión o que contenga afirmaciones de hechos relevantes contrarios a la verdad”. La ley de Tránsito reafirma esta disposición de carácter penal con otra norma relativa a la responsabilidad civil solidaria que impone al concesionario de un establecimiento de revisión técnica por “los daños y perjuicios originados por un accidente de tránsito, causado por desperfectos de un vehículo respecto del cual se hubiese expedido un certificado falso, ya sea por no haberse practicado realmente la revisión o por contener afirmaciones de hechos contrarios a la verdad” (artículo 174).

#### **4. La reglamentación de las plantas revisoras y de la revisión técnica.**

La materialización de la normativa expuesta corresponde al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual, por disposición de la ley, es el organismo encargado de “fijar por regiones, provincias o comunas del país establecimientos que practiquen revisiones técnicas a los vehículos que se señale genéricamente” y de determinar “la forma, requisitos, plazo de concesión, causales de caducidad y procedimientos para su asignación y cancelación” (artículo 4° de la ley N° 18.696). La misma disposición preceptúa que “las concesiones respectivas deberán otorgarse mediante licitación pública”.

La reglamentación de las revisiones técnicas y la autorización y funcionamiento de las plantas revisoras se encuentran en el decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que constituye el marco estatutario que contiene los derechos y las obligaciones de los concesionarios de las plantas revisoras.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> La reglamentación del antiguo sistema de revisiones técnicas y de plantas revisoras se encuentra en el decreto supremo N° 67, de 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el que mantiene su vigencia respecto de las plantas ubicadas en regiones en las que aún no se ha puesto en funcionamiento el nuevo sistema, puesto que las concesiones otorgadas en virtud de esa reglamentación lo son por plazo indefinido (artículo 3°).

#### 4.1 Las plantas revisoras.

Según el artículo 4º del citado reglamento, las plantas revisoras deben efectuar las revisiones técnicas y los controles de emisión de contaminantes de los vehículos que genéricamente se especifiquen en las bases de la respectiva licitación. Por ejemplo, en las bases de la última licitación a que convocó el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se lee que es “para el otorgamiento de cuatro concesiones para la operación de plantas de revisión técnica de vehículos tipos A2 y B en la Región Metropolitana”.

Dentro de las obligaciones de las plantas revisoras, se pueden mencionar las siguientes. Primero, están sometidas a la dedicación exclusiva, es decir, no puede realizarse en el local en que funcionen ninguna otra actividad económica ajena a la revisión técnica, salvo en las comunas que determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, lo que deberá señalarse en las bases de licitación correspondientes.

En segundo lugar, las plantas revisoras deben cumplir con requisitos mínimos referentes a instalaciones físicas, a elementos técnicos y a personal, los que se detallan en el artículo 5º del decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En lo tocante al local y a las instalaciones físicas, el local ofrecido debe ser apto para la atención y espera de los vehículos por revisar, y su ubicación y accesos deben permitir que el ingreso y la salida de los vehículos del local sean seguros y expeditos y no interfieran con el tránsito vehicular normal. Añade que el local debe contar con una oficina apta para el desarrollo de la labor administrativa asociada al proceso de revisiones técnicas, con un área de recepción y espera del público y servicios higiénicos para éste, y debe tener los permisos municipales correspondientes.

Respecto de los equipos e instrumentos, las plantas revisoras deben tener, a lo menos, los equipos e instrumentos que la norma detalla, los que deben mantenerse en buen estado de funcionamiento.

En cuanto al personal, se dispone que el jefe técnico de la planta revisora debe tener, a lo menos, el grado de técnico mecánico en la especialidad de automóviles, motores de combustión interna u otra afín. El personal requerido por cada puesto de revisión visual estará constituido por dos personas que se denominarán mecánico revisor y ayudante revisor, respectivamente, para quienes se establecen los requisitos de estudios que deberán cumplir.

En todo caso, el reglamento de las plantas revisoras faculta al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones para exigir en las bases de licitación correspondiente otras condiciones en lo que se refiere a instalaciones físicas, a equipamiento y a personal.

La tercera obligación deriva de las anteriores: para efectuar las revisiones, las plantas revisoras deben contar con las instalaciones físicas y con los equipos e instrumentos en buen estado de funcionamiento, y con el personal requerido, de conformidad con lo expresado en el reglamento y en las bases de licitación correspondientes. En caso contrario, deben abstenerse de practicar revisiones en el área en que se presente la anomalía y dar aviso inmediato al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En cuarto lugar, las revisiones sólo pueden efectuarse en el local autorizado para tales efectos, salvo autorización en contrario dada por causa justificada por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.

Otra obligación que pende sobre las plantas revisoras es que deben exigir que, respecto de los vehículos revisados, se cumplan las disposiciones de la ley de Tránsito, las resoluciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y, en general, todas las normas legales y reglamentarias que les sean aplicables, en lo relativo a la seguridad de los conductores, pasajeros, peatones y público en general (artículo 9º).

#### **4.2 Periodicidad de la revisión.**

Un aspecto importante que se mencionó recurrentemente durante la investigación realizada en el seno de esta Comisión dice relación al tiempo que dura el certificado de revisión técnica, es decir, a la periodicidad con que tales controles deben efectuarse. Este período es de seis meses para los vehículos indicados en el artículo 7° del decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y de un año para el resto de los vehículos. Aquéllos son los siguientes: vehículos de transporte de personas de más de 9 asientos, incluido el del conductor; vehículos motorizados de carga con capacidad para transportar más de 1.750 kilos, sus remolques y semirremolques; taxis; vehículos escuela; vehículos de transporte escolar y vehículos que empleen GLP o GNC como combustible. Sin embargo, la primera revisión técnica de los vehículos indicados, que sean de modelos que hayan sido aprobados en el proceso de homologación a que se refiere el decreto supremo N° 54, de 1997, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, excluida la revisión de gases, se hará en el plazo de doce meses contados desde el mes que se expidió el Certificado de Homologación Individual del artículo 5° de ese decreto, y la de gases, en el plazo de seis meses contados en la misma forma.

En todo caso, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puede modificar la periodicidad y el calendario de las revisiones técnicas, cuando las circunstancias lo hagan aconsejable, y puede establecer controles adicionales de emisión de contaminantes.

#### **4.3 Contenido de la revisión.**

El artículo 8° del citado reglamento dispone que las revisiones técnicas comprenderán principalmente los siguientes rubros:

- a) Sistema de dirección;
- b) Sistema de frenos;
- c) Sistema de luces;
- d) Ruedas: llantas y neumáticos;
- e) Estructura del chasis, sistema de suspensión y transmisión;
- f) Sistema de alimentación de combustible, sistema de escape y emisión de contaminantes;
- g) Parabrisas y vidrios;
- h) Carrocería, puertas, asientos y ventilación;
- i) Espejos de retrovisión, bocina, limpiaparabrisas y elementos de seguridad; y
- j) Velocímetro e instrumentos.

En cuanto al procedimiento de las revisiones técnicas y de verificaciones de emisiones, ellas se efectuarán conforme al “Manual de Instrucciones para la Revisión Técnica”, elaborado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en el que se especifican las causales del rechazo (artículo 11).

Efectuada la revisión técnica, el resultado sólo puede ser uno de los siguientes: aprobado o rechazado. La normativa en comento se encarga de reglamentar los efectos del rechazo, y dispone que “la siguiente revisión técnica que se efectúe será para comprobar que se han subsanado los desperfectos que motivaron el rechazo. Esta revisión será gratuita cuando la causa del rechazo derive de pruebas visuales o instrumentales cuyos resultados requieran ser interpretados por el personal que realiza la inspección, y siempre que entre esta única revisión extraordinaria y la que dio origen al rechazo no haya transcurrido un plazo superior a quince días corridos” (artículo 10). En este caso, se entrega sólo un ejemplar del certificado en el que conste el rechazo. Si, como resultado de la revisión técnica, el vehículo es aproba-

do, el certificado se entregará con una copia para el efecto de renovar el permiso de circulación, si correspondiere (artículo 12), y se deberá adherir un distintivo numerado en el parabrisas del vehículo, en un lugar donde no obstaculice la visión del conductor (artículo 13).

Durante la investigación llevada a efecto en la Comisión, algunos invitados formularon denuncias referentes tanto a la falsificación como a la sustracción de certificados de revisión técnica. A este respecto, además de las normas penales contenidas en la ley de Tránsito, de las que se ha hecho mención, el artículo 15 del decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, exige a las plantas revisoras tomar las medidas necesarias para asegurar la debida custodia de los formularios de los certificados y de los distintivos. Añade que, del extravío de uno o más de estos elementos deberá darse cuenta al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente, dentro de las cuarenta y ocho horas de ocurrido el hecho.

El reglamento faculta a la autoridad para requerir de las plantas revisoras, en cualquier momento, antecedentes e información que digan relación a su funcionamiento o al otorgamiento de certificados de revisión técnica o de verificación de emisiones. Es obligatorio para la planta revisora proporcionar los antecedentes que se le requieran. Además, siempre debe estar a disposición de la autoridad el libro de sugerencias y reclamos que las plantas revisoras deben mantener a disposición del público, así como el libro de inspección, en original y en copia, foliado.

#### **4.4 Responsabilidad del concesionario.**

De la transgresión del reglamento en estudio, de la normativa señalada en el artículo 9º, de las instrucciones emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de la resolución que otorga la concesión respectiva, será responsable el concesionario, el que será sancionado administrativamente, sin perjuicio de su responsabilidad civil y penal.

Las sanciones administrativas son aplicadas por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, previa tramitación del procedimiento descrito en el artículo 20 del decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Según ese artículo, el presupuesto que debe darse para aplicar las sanciones es “cualquier anomalía en el funcionamiento de una planta revisora o en la dación de certificados”. En orden de gravedad, las sanciones que pueden aplicarse son las siguientes:

- a) Caducidad de la concesión;
- b) Suspensión de la operación de la planta revisora infractora, entre cinco y sesenta días corridos, y
- c) Censura por escrito.

El artículo 21 se encarga de enumerar los casos en los que proceden cada una de esas sanciones. El mismo artículo hace un importante reenvío a los contratos de concesión, ya que dispone que, sin perjuicio de los casos en los que según el reglamento procede aplicar las distintas sanciones, el incumplimiento de las obligaciones contraídas en dichos contratos de concesión da lugar a la aplicación de alguna de las sanciones mencionadas, según lo establezcan las Bases de Licitación.

El reglamento señala que “procederá siempre aplicar la caducidad de la concesión en los siguientes casos<sup>3</sup>:

---

<sup>3</sup> El punto 3.8.1 de las Bases de Licitación, referente a la caducidad de la concesión, añade los siguientes incumplimientos como causales para aplicar esa sanción: a) la no iniciación o el abandono de los servicios prestados en virtud del contrato de concesión; b) la violación del régimen tarifario presentado en la

- a) Cuando se verifique el otorgamiento de certificados de revisión técnica o de verificación de emisiones sin haberse practicado éstas;
- b) Cuando el certificado de revisión técnica contenga afirmaciones contrarias a la verdad que incidan en aspectos fundamentales de seguridad del vehículo;
- c) Cuando, en un año calendario, una planta revisora ha totalizado sesenta días de suspensión; y
- d) Por no haberse repuesto alguna garantía de fiel cumplimiento del contrato de concesión en la forma y plazo estipulado en éste o por haberse hecho efectiva más del 60% de las mismas cuando correspondiere en cada una de las situaciones descritas”.

La aplicación de esta medida produce los siguientes efectos. Primero, de acuerdo con el reglamento, el concesionario que es sancionado con la caducidad de la concesión queda impedido de postular en los procesos de licitación pública de concesión para operar plantas revisoras por un plazo de dos años contado desde la fecha en que quede a firme la resolución que dispone la sanción, impedimento que alcanza a las personas naturales socias de la persona jurídica sancionada. En segundo lugar, las Bases de Licitación disponen que la caducidad del contrato dará lugar al cobro de todas las garantías dadas por el concesionario<sup>4</sup>. En tercer lugar, la caducidad no da derecho al concesionario a ningún tipo de indemnización por parte del Estado.

En lo tocante a la medida de suspensión de la operación de una planta revisora, ella procede, según el reglamento, cuando:

- a) Falte o no esté en condiciones de uso normal algún elemento técnico de revisión incluido en la nómina del artículo 5° o especificado en las Bases de Licitación correspondientes;
- b) Falte el personal calificado que permita la operación eficiente y adecuada de la planta revisora;
- c) Se hayan cursado cinco (5) censuras por escrito en un año calendario;
- d) El certificado de revisión técnica o de verificación de emisiones contenga afirmaciones contrarias a la verdad, que incidan en aspectos del vehículo distintos de los establecidos en la letra b) del inciso anterior; y
- e) La planta revisora mantenga certificados firmados en blanco.

Las Bases de Licitación agregan otras causales de suspensión de la operación.<sup>5</sup>

La suspensión de la operación también da lugar al cobro de las garantías de fiel cumplimiento del contrato, en la forma indicada en las Bases.

En todo caso, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, o

---

oferta tarifaria, de conformidad con la metodología de reajustabilidad establecida en las Bases; c) la no puesta en marcha, dentro del plazo establecido en las Bases, del sistema de transferencia electrónica de datos; d) la no puesta en marcha de alguna de las plantas ofrecidas por el concesionario en el programa de puesta en marcha; e) cuando se acumulen doscientos días de suspensión en un año calendario en una concesión, y f) cuando el concesionario realice actividades económicas incompatibles, de acuerdo con lo señalado en las Bases de la etapa de Precalificación.

<sup>4</sup> Se trata de las garantías de fiel cumplimiento del contrato que debe entregar el adjudicatario una vez resuelta la adjudicación de la propuesta y antes de la firma del contrato de concesión (punto 3.5.3 de las Bases de Licitación).

<sup>5</sup> El punto 3.8.2 dispone que la suspensión de operaciones procederá cuando la planta revisora no proporcione la información solicitada a través del sistema de transferencia electrónica de datos en la forma y periodicidad requeridas y cuando se hayan cursado tres censuras por escrito por reiteración de una misma falta en un año calendario.

el personal que éste designe, está facultado para suspender provisoriamente y en el terreno el funcionamiento parcial o total de aquellas plantas revisoras en que falte o no esté en condiciones de uso normal alguno de los elementos técnicos a que se refiere el artículo 5º del reglamento o que esté especificado en las Bases de Licitación correspondientes, o falte el personal exigido. Esta suspensión dura hasta que se subsane la anormalidad (artículo 19, inciso segundo, del decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones).

Por último, la censura por escrito procede en aquellos casos en que se detecten anomalías en el funcionamiento de la planta revisora o en la dación de los certificados, no contemplados en los casos precedentes de caducidad ni de suspensión.<sup>6</sup> Cada censura por escrito dará lugar al cobro de las garantías de fiel cumplimiento del contrato, de acuerdo con lo dispuesto en las Bases de Licitación.

El artículo 22 del reglamento de las revisiones técnicas establece los recursos que proceden en contra de la medida que dispone la aplicación de una sanción administrativa, el procedimiento para tramitarlos y el mecanismo para hacer efectivas las garantías de que se ha hecho mención.

### **5. El proceso licitatorio y el contrato de concesión.**

Ya se mencionó que el Estado ha determinado que el cometido relativo a las revisiones técnicas de los vehículos motorizados tiene el carácter de público, porque se vincula con un componente del bien común: la seguridad de la población. A ésta el Estado debe protección, como lo exige el artículo 1º de la Constitución Política de la República. Dentro de las variadas formas con que el Estado cuenta para materializar sus cometidos, se encuentra la de la concesión de servicio público, que se concreta en un contrato de concesión. Es ésta la forma que los órganos del Estado han elegido para desarrollar el sistema de revisiones técnicas de vehículos motorizados. A esos contratos de concesión se llega no en forma directa, sino mediante un proceso licitatorio.

Las afirmaciones formuladas en el párrafo anterior derivan del propio decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Reglamento de las Revisiones Técnicas y de las Plantas Revisoras, el cual, en sus fundamentos legales, invoca a la ley N° 18.803, cuyo artículo 1º faculta a los servicios públicos regidos por el título II de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado -entre los que se encuentran los Ministerios-, a “encomendar, mediante la celebración de contratos, a municipalidades o a entidades de derecho privado, todas las acciones de apoyo a sus funciones que no correspondan al ejercicio mismo de sus potestades”.

Como se enunció más arriba, la fuente legal del sistema de revisiones técnicas se encuentra en el artículo 4º de la ley N° 18.696, que expresa que “el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá fijar por regiones, provincias o comunas del país establecimientos que practiquen revisiones técnicas a los vehículos que se señale genéricamente y determinará la forma, requisitos, plazos de concesión, causales de caducidad y procedimientos para su

---

<sup>6</sup> Las Bases expresan que la censura por escrito procederá en el caso en que se verifiquen anomalías en el funcionamiento de las plantas revisoras en lo referente a la dación de certificados, labores inspectivas, incumplimiento de los compromisos y obligaciones que resulten de la oferta técnica presentada tanto para cada una de las plantas como para la concesión en su conjunto y toda otra falta que signifique incumplimiento de contrato que no esté contemplada en los puntos 3.8.1 y 3.8.2 de las Bases (punto 3.8.3 de las Bases).

asignación y cancelación”. El mismo inciso dispone que “las concesiones respectivas deberán otorgarse mediante licitación pública”.

### 5.1 El último proceso licitatorio.

En virtud de las citadas disposiciones, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante las resoluciones exentas N°s 111 y 154, publicadas en el Diario Oficial el 26 de enero y el 2 de febrero de 1995, respectivamente, llamó a licitación pública para el otorgamiento de cuatro concesiones para la operación de establecimientos de revisión técnica y verificación de emisión de contaminantes en la Región Metropolitana de todo tipo de vehículos, exceptuados los buses inscritos o que deban inscribirse en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros de la Región Metropolitana y aquellos buses que presten servicios privados de transporte de personas.

Las bases que sirvieron de fundamento al desarrollo de todo el proceso fueron dos:

1. Bases de la etapa de Precalificación. Éstas fueron adquiridas por setenta y siete interesados, quienes formularon diversas consultas a su respecto (más de doscientas). La apertura de las propuestas de precalificación se verificó el 31 de marzo de 1995. Los postulantes precalificados fueron veinte. Las bases, con sus respectivas modificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas formuladas por los proponentes, fueron aprobadas mediante la resolución N° 69, de 5 de octubre de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
2. Bases técnicas y administrativas de la etapa de Presentación del Proyecto (aplicables solamente a los precalificados). Luego del proceso de las consultas respectivas, estas bases, con sus respectivas modificaciones, rectificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas formuladas por los proponentes, fueron aprobadas mediante la resolución N° 74, de 31 de octubre de 1995.

La apertura de las propuestas respectivas se realizó el 24 de noviembre de 1995, oportunidad en la que se abrieron nueve ofertas técnicas. Las ofertas tarifarias, en poder notarial, no se abrieron sino hasta el 18 de diciembre de ese año.

Finalmente, el 26 de diciembre de 1995 se conoció la nómina oficial de las empresas adjudicatarias de cuatro concesiones para operar establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos motorizados en la Región Metropolitana. Ellas fueron las siguientes: Revisiones Santiago S.A., A. Denham y Cía. Ltda., SGS Chile Ltda. y Autotest S.A. Para el caso de que algún adjudicatario no firme el respectivo contrato de concesión, se seleccionaron dos empresas que quedaron en lista de espera: TÜV Rheiland Ibérica S.A. e Iteuve S.A.

Determinados los adjudicatarios, con fecha 6 de febrero de 1996, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana procedió a dictar las resoluciones N°s 1, 2 y 3, mediante las cuales adjudicó las tres concesiones a las empresas Revisiones Santiago S.A., Autotest S.A. y A. Denham y Cía. Ltda., respectivamente.<sup>7</sup> Sin embargo, la Contraloría General de la República se abstuvo de tomar razón de dichas resoluciones y el 9 de febrero las devolvió sin tramitar al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en virtud de una presentación formulada al señor Contralor por el representante de R y L Ingenierías Ltda. -uno de los proponentes que no fue seleccionado- en la que hace ver “graves irregularidades que se han producido durante el procedimiento de licitación pública para otorgar cuatro concesiones para operar establecimientos

---

<sup>7</sup> La empresa seleccionada SGS Chile Ltda. abandonó el proceso licitatorio en la fase final.

que practiquen revisiones técnicas de vehículos en la Región Metropolitana”.<sup>8</sup> En el mismo oficio devolutorio, la Contraloría pidió al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana que informara en derecho al tenor de lo planteado en las denuncias. El informe fue evacuado por este funcionario el 20 de febrero y en él solicitó que “en mérito del presente informe, se proceda a tomar razón de las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, de esta Secretaría Regional”.

En forma paralela a esta respuesta, el representante de R y L Ingenierías Ltda. allegó un escrito de “se tenga presente” al Contralor General de la República, en el cual formula observaciones concretas de infracción de las bases técnicas y administrativas de la etapa de presentación del proyecto que afectan a los proponentes adjudicatarios Iteuve S.A., SGS Chile Ltda., Autotest S.A., A. Denham y Cía. Ltda. y Revisiones Santiago S.A., las que fueron remitidas por el ente Contralor al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, quien informó a su respecto el 26 de febrero de 1996.

Luego de este segundo informe, la Contraloría General de la República, mediante su resolución N° 9.110, de 15 de marzo, de la División de la Vivienda y Urbanismo y Obras Públicas y Transportes, nuevamente devolvió sin tramitar las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana. Por su trascendencia y porque, de alguna manera, fijan el asunto controvertido que luego daría origen a contiendas judiciales, se transcriben los motivos por los que la Contraloría General de la República devolvió las resoluciones mencionadas sin haber tomado razón de ellas. “Respecto de la resolución N° 1, cabe señalar que la empresa Revisiones Santiago S.A. en su oferta no dio cumplimiento a la exigencia relativa a indicar el rol del inmueble donde se ubica la planta alternativa A2, que ordenaba expresamente el punto 3.2.1 letra d) de las bases técnicas y administrativas de la etapa de presentación del proyecto, norma esta última que no distingue el tipo de planta de que se trate, teniendo en consideración además que la omisión de dicho requisito constituye causal expresa de descalificación de la propuesta según lo expuesto en el punto 3.3.1 ii) de las mismas bases.

Asimismo, se ha podido advertir que la empresa mencionada adjuntó catálogos de los equipos en colores, con lo cual se ha infringido el punto 3.2.1 de las reglas de la licitación, que en su inciso final prohíbe expresamente la inclusión de otros antecedentes, como videos, fotografías u otros adicionales a los allí contemplados.

Por otra parte, respecto de la resolución N° 2 (...), corresponde hacer presente que la firma Autotest S.A. infringió los documentos que regulan la licitación, por lo cual también debió declarársele fuera de bases al no adjuntar copia de la publicación de la escritura social en el Diario Oficial, autorizada ante notario, exigida en el punto 3.2.1, letra b1), de las bases de precalificación, en relación con el punto 3.2.1, letra c), de las bases administrativas de la etapa de presentación del proyecto, que exige acompañar los antecedentes de la sociedad si ésta se pacta.

Además, respecto de esta empresa se ha podido determinar que su oferta técnica excede el máximo de 200 páginas exigidas en la parte final del N° 3.2.1 de las bases mencionadas.

Finalmente, se ha comprobado por esta Entidad de Control que la propuesta de la empresa Denham y Cía. Ltda., que se adjudica mediante la resolución N° 3, infringió el punto 3.2.1 de

---

<sup>8</sup> La denuncia sobre irregularidades fue presentada a la Contraloría General de la República antes de conocerse los adjudicatarios, el 22 de diciembre de 1995, y afecta a Autotest S.A., SGS Chile Ltda. e Iteuve S.A.

las bases de la etapa de presentación de las propuestas al incluir también fotos y catálogos en colores adicionales a los exigidos, lo que afecta los principios de igualdad de los licitantes y de estricta sujeción a las bases de la propuesta, razón por la cual también debe ser rechazada su postulación.”

Durante los siguientes días de marzo de 1996, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana hizo presente diversas consideraciones respecto del oficio N° 9.110 de la Contraloría General de la República. Lo mismo hicieron los representantes de las tres firmas adjudicatarias, quienes solicitaron del propio Contralor la reconsideración de su pronunciamiento y la toma de razón de las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de febrero 1996.

En abril de 1996, a requerimiento del Contralor General de la República, el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones informó acerca de la presentación efectuada a ese órgano contralor por los representantes de las tres empresas adjudicatarias y, en síntesis, manifestó que el procedimiento de licitación en los aspectos consultados se ajustó a derecho, ya que las causales de descalificación de las propuestas eran las señaladas específicamente en el punto 3.3.1 de las bases, entre las que no figuraban los aspectos formales que fueron reparados. El Ministro concluyó recabando del Contralor la toma de razón de las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

La respuesta de la Contraloría General de la República fue dada el 30 de abril de 1996, mediante oficio N° 14.034. Antes de contestar a las observaciones de cada una de las empresas y a lo que respecto de ellas manifestó el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, dejó en claro “que el procedimiento de propuesta pública en examen y su posterior adjudicación se encuentra regulado por los documentos especiales de la licitación, conformados por las bases de la etapa de presentación del proyecto y de precalificación, sus modificaciones, rectificaciones, aclaraciones y respuestas a las consultas y todos los documentos que éstas contengan, aprobados mediante las resoluciones N°s 69 y 74, de 1995, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, todo lo cual, en definitiva, constituye la fuente de los derechos y obligaciones de los participantes en la convocatoria, y de quienes resulten adjudicados, a cuyos antecedentes, por tanto, se atenderá para analizar las reconsideraciones planteadas.” Luego, la Contraloría hizo un resumen de los reparos formulados por los adjudicatarios y los contestó caso por caso, y terminó expresando que “en mérito de lo expuesto en el presente oficio, la Contraloría General devuelve nuevamente sin tramitar, por encontrarse fuera de bases las ofertas respectivas, las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, Región Metropolitana, que adjudican a las empresas Revisiones Santiago S.A., Autotest S.A. y A. Denham y Cía. Ltda., respectivamente, las concesiones que indica para operar las plantas revisoras que señalan.”

Aquella fue la tercera y última vez que la Contraloría General de la República devolvió sin tramitar las resoluciones que adjudicaban las concesiones, puesto que, en el entretanto, las tres empresas seleccionadas dedujeron sendos recursos de protección en contra del Contralor General por no haber tomado razón de los actos administrativos de que se trata, basándose para ello en los derechos constitucionales reconocidos en el artículo 19, N°s 2, 20 y 21 de la Constitución Política de la República. Los tres recursos fueron acogidos y, en las respectivas sentencias, la Corte Suprema y la Corte de Apelaciones de Santiago dejaron sin efecto la resolución N° 9.110, de 15 de marzo de 1996, de la Contraloría General de la República, y ordenaron al Contralor tomar razón de las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metro-

litana. En virtud de estas sentencias, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones reingresó en la Contraloría General de la República las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, para su toma de razón, lo que, en definitiva, el organismo contralor efectuó el 3 de septiembre de 1996.

En los tres informes evacuados por la Contraloría General de la República con ocasión de la tramitación de los recursos de protección señalados, ese organismo hizo presente invariablemente que la toma de razón constituye una función encomendada exclusivamente a ese organismo de fiscalización, y consiste en analizar la adecuación o conformidad al ordenamiento jurídico vigente del decreto o resolución afecto a tal control de legalidad y constitucionalidad, sin que sea susceptible de ser impugnada por la vía de la interposición de un recurso de protección, como lo dejó expresamente establecido el Senado de la República al resolver, de acuerdo con sus atribuciones constitucionales, dos contiendas de competencia suscitadas entre los tribunales de justicia y la Contraloría General de la República, en 1994 y en 1995. Al respecto, la sentencia de la Corte de Apelaciones de Santiago, pronunciada el 28 de mayo de 1996 en los autos sobre protección deducidos por la empresa A. Denham y Cía. Ltda., sostuvo que el “pronunciamiento del honorable Senado de la República fue emitido en las contiendas de competencia específicas de las que en su oportunidad le correspondió conocer en conformidad a la atribución exclusiva que para ello le otorga el artículo 49, N° 3, de la Carta Fundamental, sin que el contenido decisorio de las decisiones dictadas en dicha sede alcancen a otras situaciones particulares diversas como las de que se trata este caso especial.” Ahora bien, como el criterio vertido en ese fallo no es compartido por el ente contralor, éste solicitó del honorable Senado una aclaración de los efectos de los acuerdos de 9 de noviembre de 1994 y 6 de junio de 1995, con la finalidad de dejar establecido expresamente que sus alcances son generales y permanentes y que, por ende, las Cortes de Apelaciones carecen de competencia para revisar, a través de recursos de protección –salvo los casos de excepción que se contemplan en esos acuerdos del honorable Senado–, las decisiones que el Contralor General adopte en ejercicio de la función de la toma de razón que privativamente le encomienda la Constitución Política.

Como última etapa de todo este proceso licitatorio, habida consideración de la toma de razón por parte de la Contraloría de las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de septiembre de 1996, la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana dictó las resoluciones exentas N°s 83 y 200, ambas de 1997, mediante las cuales se fijaron los días 1 de abril y 2 de mayo de 1997 como fechas de inicio de las operaciones de los nuevos establecimientos de revisiones técnicas de vehículos motorizados.

## **5.2 La prórroga de las concesiones antiguas.**

En virtud de la normativa aplicable a todo el proceso licitatorio, las concesiones para operar plantas de revisión técnica vigentes a comienzos de 1995 debían expirar a partir de abril de 1996, época en la que se estimaba que ya estarían adjudicadas las nuevas concesiones. Sin embargo, ello no ocurrió así, debido a la negativa de la Contraloría General de la República a tomar razón de las resoluciones tantas veces aludidas. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, considerando el plazo de vigencia de esas concesiones y precavido que, de producirse en la Región Metropolitana un período de carencia de los servicios que prestan los establecimientos de plantas revisoras, más de 600 mil vehículos se verían impedidos de circular por las vías públicas, por no cumplir con el imperativo legal a que se refieren los artículos 45 y 90 de la ley N° 18.290, de Tránsito, lo que ocasionaría un notable menoscabo en la prestación de los servicios de transporte público de pasajeros, sin perjuicio de restringir

la circulación de vehículos particulares, lo que afectaría considerablemente el normal desarrollo de las actividades económicas del país y, en general, la libertad de movilización de millones de personas, se vio en la necesidad, por razones de interés superior de la Nación y para los efectos de atender las necesidades públicas en forma continua y permanente, de modificar las condiciones del estatuto jurídico de las concesiones en el sentido de prorrogar los contratos de concesión para la operación de establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos motorizados y sus remolques en la provincia de Santiago y en las comunas de San Bernardo y Puente Alto, así como en las provincias de Talagante y Melipilla.<sup>9</sup>

Según la resolución, esta prórroga iba a tener vigencia “hasta la fecha en que comiencen a operar los establecimientos que se concesionen en virtud de los procesos de licitación que se convoquen por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para las provincias y comunas referidas, y siempre que hubieren cesado las condiciones que motivan este acto administrativo.” Añade la resolución que, en virtud de esta prórroga, “se mantienen las mismas estipulaciones, derechos, obligaciones y procedimientos que se contemplan en los contratos que se prorrogan...”.

Mediante un convenio especial pactado entre estos concesionarios y el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, aquéllos manifestaron su voluntad y conformidad en esta prórroga en los términos explicitados.

Más de un año después, en junio de 1997, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana declaró cumplidas las condiciones que fundamentaron la prórroga y fijó el término de la prórroga de los contratos de concesión para la operación de las plantas de revisión técnica en el día 23 de junio, a las 24.00 horas.<sup>10</sup> Los fundamentos de este acto fueron, primero, que se fijaron los días 1 de abril y 2 de mayo de este año como fecha de inicio de las operaciones de los nuevos establecimientos dados en concesión; segundo, “que del informe emanado de la Comisión Asesora Técnica de la Subsecretaría para evaluar las condiciones de funcionamiento de las nuevas plantas revisoras y del informe expedido por la Fundación para la Transferencia Tecnológica de la Universidad de Chile, se desprende que los establecimientos mencionados se encuentran operando normalmente” y, tercero, que “se encuentra garantizada la continuidad del servicio público concedido”.

## **6. El nuevo sistema de revisiones técnicas.**

El nuevo sistema de revisiones técnicas vehiculares está basado, como se dijo, en el Reglamento de las Revisiones Técnicas y de las Plantas Revisoras, contenido en el decreto supremo N° 156, de 1990, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y no se aplica sino en la Región Metropolitana. Sus principales objetivos son los siguientes:

1. Optimizar el sistema vigente, que se encontraba obsoleto en su concepción tecnológica.
2. Utilizar el nuevo sistema como una eficaz herramienta que permita cumplir con los estándares propuestos por la autoridad para lograr descontaminar la Región Metropolitana.
3. Trabajar con un sistema que permita objetivizar la labor de revisión técnica, impidiendo en gran parte la intervención de quienes pudiesen alterar el resultado de las revisiones.
4. Prestar al usuario una atención de excelencia de acuerdo a estándares internacionalmente

<sup>9</sup> Resolución N° 4, de marzo de 1996, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana.

<sup>10</sup> Resolución exenta N° 495, dictada el 18 de junio de 1997.

- vigentes y respaldados por las normas de calidad total y las incluidas en las normas ISO 9000.
5. Posibilitar, de acuerdo con el nuevo sistema, que exista la seguridad de evitar anomalías en la certificación de la revisión, por tratarse de un sistema en línea, automatizado, encaadenado, informatizado, etcétera, y que el usuario esté impedido de interferir en las revisiones propiamente tales. Se puede señalar que, por ser un sistema transparente en su operación, los vehículos sujetos a revisión tienen que pasar obligatoriamente por una línea de revisión, a la cual el usuario no tiene acceso.
  6. Mejorar la imagen que en la actualidad tienen las revisiones técnicas hacia la autoridad, el usuario y la comunidad en general.
  7. Permitir que se dé al usuario una atención más expedita, más eficiente, más confiable, más creíble y, finalmente, más objetiva.
  8. Utilizar, en el equipamiento destinado a efectuar las revisiones técnicas, las más avanzadas tecnologías de última generación y actualmente en uso en los países más desarrollados, de manera de lograr resultados de alta precisión.
  9. Posibilitar que, con la capacidad técnica con que cuentan las nuevas empresas de concesiones, se atienda la demanda proporcional actual y futura del creciente parque vehicular de la Región Metropolitana.
  10. Permitir la uniformidad de criterio de revisión y resultado entre las líneas y las diferentes plantas y no, como sucede en la actualidad, en las plantas convencionales, en que el criterio de evaluación y los resultados son subjetivos.
  11. Asegurar que exista mayor seguridad para el usuario. Para ello, en las revisiones se proporciona al usuario un diagnóstico de la calidad y del estado de su vehículo, lo que representa para las autoridades mayor seguridad vial en el futuro y concepto de servicio real para el usuario.

**(CUADRO...)**

El servicio por proveer a los usuarios consiste en la verificación de las condiciones técnicas de circulación y de emisión de contaminantes de vehículos en la Región Metropolitana. El mismo consiste en una serie de inspecciones técnicas a la totalidad, a los accesorios y partes integrantes del vehículo, las que se realizan en forma periódica, de acuerdo con lo establecido en el marco regulatorio vigente, y obligatorias a todo tipo de vehículos, cuya circulación se autoriza únicamente en el caso de que los resultados obtenidos a partir de dichas inspecciones sean satisfactorios, lo que significa que el vehículo se encuentra en condiciones de seguridad para el usuario y el resto de la población.

Las revisiones son realizadas por un equipo de técnicos competentes, en instalaciones equipadas con instrumental específico de última generación.

El área general por servir es la correspondiente a la totalidad de la Región Metropolitana. Los lugares de prestación del servicio corresponden a las áreas que han sido delimitadas por las Bases que establecen las condiciones del llamado a licitación y las características del servicio.

-Secuencia, descripción, resultados y grado de automatización de los equipos dentro de la línea de revisión técnica.

-Identificación del vehículo:

El sistema de identificación del vehículo se efectúa como sigue:

Computador PC implementado como punto de venta, con impresora de boleta. El cliente, junto con identificar su vehículo, paga la revisión.

El funcionario ingresa en el sistema la placa-patente del vehículo. Tras esto, el sistema busca en sus registros la preexistencia de los datos del vehículo en cuestión y llena con éstos la tabla expuesta más abajo. Si estos datos no existen previamente, aparecerán los siguientes campos vacíos para su ingreso manual.

Placa-patente: \_\_\_\_\_  
 Marca: \_\_\_\_\_  
 Modelo: \_\_\_\_\_  
 Año Fabricación: \_\_\_\_\_  
 Tipo Combustible: \_\_\_\_\_  
 N° Motor: \_\_\_\_\_  
 N° Chasis: \_\_\_\_\_  
 V.I.N.: \_\_\_\_\_

-Inspección Visual:

En esta etapa, el operador coloca el vehículo, identificado mediante patente en pantalla local del instrumento, sobre el pozo. Se realiza una inspección visual que, mediante un terminal de transmisión (pocket) con posterior vaciado de datos mediante interfaz serial o un sistema PC con pantalla ubicada en lugar con visibilidad panorámica y teclado especializado, da curso a una secuencia de preguntas correspondientes a pruebas visuales de carrocería, mecanismos exteriores e inferiores y luces, que el operador responderá con S (Sí) o N (No), que puede ser como sigue:

¿Patente del vehículo es KK 9999-9?	S/N
¿Carrocería sin oxidación, fisuras o daños?	S/N
¿Puertas accionan correctamente?	S/N
¿Sujeción y accionamiento del tapamotor adecuado	S/N
¿Alzavidrios de ventana del conductor operativo?	S/N

¿Parachoques en buen estado de conservación?	S/N
¿Tercera luz de freno opera y cumple norma?	S/N
¿Registrar la inspección y finalizar (Opción "N" repite prueba)	S/N

Finalizada la prueba, los resultados son transferidos electrónicamente al sistema central.

-Medición de holgura:

En seguida, estando en posición el tren delantero sobre el detector de holgura, se activa éste y se verifican visualmente, mediante lámpara de luz estroboscópica, las holguras en cuestión. Junto a esta inspección visual de holgura, se verifican visualmente los demás aspectos del test mediante un sistema similar al detallado para la inspección visual, con un terminal de transmisión, un captador de datos con memoria y el posterior vaciado de datos.

Mediante una interfaz serial o un sistema PC con pantalla ubicada en un lugar con visibilidad panorámica y teclado especializado reducido, se responde a una secuencia de preguntas, que el operador responderá con S (Sí) o N (No). En general, se responderá con Sí si el vehículo cumple exitosamente la prueba o medición a la cual se le está sometiendo. En este caso puede ser como sigue:

¿Patente de vehículo es KK 9999-9?	S/N
¿Ángulo giro de ruedas cumple límites?	S/N
¿Holguras de rótulas dentro de lo normal?	S/N
¿Fijación del volante a columna dirección correcta?	S/N
¿Pulmones de suspensión funcionan?	S/N
¿Registrar la inspección y finalizar (Opción "N")	S/N

Repite prueba.

-Medición de gases:

a) Vehículos a gasolina: En primer lugar, el operador instala los sensores de gas, temperatura y revoluciones del analizador global gas 42-951, el cual realiza la prueba de gases automáticamente, encargándose el operador de seguir las instrucciones del instrumento en cuanto a la aceleración del vehículo, indicadas en su pantalla de video. El vehículo al cual se le realiza la prueba se indica en la pantalla y esta información es desplegada por el sistema automáticamente, de acuerdo con la secuencia de ingreso a la pista. Finalizado el test, el instrumento transmite los resultados de la medición de los 4 gases al computador del Sistema Eurosystem. Este instrumento también indica, por la misma vía y también en su pantalla, la necesidad de servicio o calibración. El operador no tiene acceso a alterar los resultados de la prueba.

b) Vehículos Diesel: En este caso, el operador utiliza el opacímetro, del cual instala la sonda en el tubo de escape y da curso a la prueba de emisiones. En la pantalla local de este instrumento, incorporado en el sistema Eurosystem, se indica la patente del vehículo al cual se le realiza la prueba y el grado de avance de ésta.

-Medición de luces:

Paralelamente, mientras transcurre la prueba de gases, el operador ha instalado el instrumento analizador de luces, ajustándolo enfrente de los faros del vehículo. En la pantalla local del sistema Eurosystem se indica la patente del vehículo al cual se le realiza la prueba y el grado de avance de ésta. Los resultados en cuanto a la alineación e intensidad de las luces se reciben directamente en el sistema, sirviendo el operador sólo como medio de acción en la realización de la prueba.

-Revisión de alineación, suspensión y frenos:

Estas tres pruebas, incluidas en la fase 3, se realizan en un instrumento integrado instalable sobre suelo o empotrado a nivel.

El vehículo avanza sobre el medidor de alineación a una velocidad aproximada de 4 km/h. El equipo toma las mediciones sobre la marcha en forma automática.

Se detiene sobre el banco de prueba de amortiguadores, que comienza a operar detectando también automáticamente el estado de la suspensión.

Luego, el vehículo avanza y se posiciona sobre los rodillos del frenómetro.

Un operador guía el vehículo durante el transcurso de estas 3 pruebas, observando en todo momento las indicaciones en la pantalla del instrumento. Los resultados son recepcionados directamente por el sistema, sin intervención posible. La realización de esta etapa requiere un tiempo medio de 4 minutos.

Cumplidas las pruebas de un vehículo, el sistema central reúne toda la información de las distintas pruebas que se han efectuado, compara los resultados con los límites de normalidad y emite un certificado de aprobación o un informe de rechazo por una impresora dedicada a esta función.

#### **IV. PARTICIPACIÓN DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE EN EL DISEÑO DE LOS MANUALES DE PROCEDIMIENTOS Y PUESTA EN MARCHA DE LAS PLANTAS DE REVISIONES TÉCNICAS EN LA REGIÓN METROPOLITANA.**

##### 1. Antecedentes

###### 1.1. Generales.

A través de la resolución exenta N° 111, del 20 de enero de 1995, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones convocó a un proceso de licitación para otorgar cuatro concesiones para la instalación y operación de plantas de revisiones técnicas tipos B y A2, en la Región Metropolitana.

Las propias bases técnicas establecieron las características de la concesión; disposiciones sobre locales, equipamientos y su mantención; exigencias al personal operador y especificaciones del sistema de transferencia electrónica de datos. No obstante lo anterior, en cuanto a los procedimientos técnicos y administrativos, estas bases entregaron un listado de pruebas instrumentales y visuales para cada tipo de revisión, y dejaron pendiente la entrega de los manuales de procedimientos e interpretación de resultados a los proponentes que resultaren adjudicados.<sup>11</sup>

Como consecuencia de lo anterior, resultaron adjudicadas las siguientes tres empresas: Autotest S.A.; Alejandro Denham y Cía. Ltda. y Revisiones Santiago S.A. La adjudicación de una cuarta concesión quedó finalmente desierta, por renuncia de la empresa que resultó seleccionada.

###### 1.2. Estudios realizados.

Con el objeto de elaborar los manuales de procedimientos e interpretación de resultados, cuya entrega a las firmas adjudicadas estaba pendiente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones suscribió un convenio con la Fundación para la Transferencia Tecnológica de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, para ejecutar el

---

<sup>11</sup> Licitación pública de cuatro concesiones para operar establecimientos que practiquen revisiones técnicas de vehículos en la Región Metropolitana. Párrafo 2.4.12, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, 1995.

“Estudio para pruebas de aspectos de seguridad y emisiones vehiculares”. La Fundación para la Transferencia Tecnológica designó como unidad ejecutora al Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad de Chile, el cual, a su vez, dispuso el estudio con el siguiente grupo profesional, con las responsabilidades que se indican.

Roberto Corvalán	Jefe de proyecto
Roberto Román	Ingeniero especialista
Ernst Müller	Asesor
Francisco Muñoz	Técnico mecánico automotriz
Jorge Zamorano	Ingeniero asistente

Por su parte, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones designó como contraparte del estudio a los siguientes profesionales:

Nuncio Lama	Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Aliosha Reinoso	Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Alfonso Cádiz	Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En julio de 1996, el grupo consultor hizo entrega del Informe final del estudio, que comprende los siguientes volúmenes con el contenido que se indica:

Volumen I: Resumen ejecutivo del informe final.

Volumen II: Informe final:

Antecedentes

Análisis crítico de la normativa vigente sobre aspectos de seguridad y emisiones.

Programa experimental.

Análisis de aspectos relativos a emisiones.

Análisis de aspectos relativos a la seguridad.

Volumen III: Manual de Procedimientos e Interpretación de Resultados para plantas de revisiones técnicas tipo B.

Volumen IV: Manual de Procedimientos e Interpretación de Resultados para plantas de revisiones técnicas tipo A2.

Posteriormente, con motivo de la construcción y puesta en marcha de las nuevas plantas de revisiones técnicas, pertenecientes a las tres concesionarias antes individualizadas, se suscribió un convenio entre la Subsecretaría de Transportes y la Fundación para Transferencia Tecnológica de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, mediante el cual aquélla encargó a ésta la realización del “Servicio de apoyo para la revisión de la instalación y puesta en marcha de las plantas de revisión técnica tipos B y A2 en la Región Metropolitana y el estudio sobre revisiones técnicas de buses de locomoción colectiva”. Habida consideración de lo extenso de los alcances del estudio, se decidió dividirlo en las siguientes dos partes fundamentales:

Parte A: Plantas de revisiones técnicas tipos B y A2.

Parte B: Estudio sobre revisiones técnicas de buses de locomoción colectiva.

Para la ejecución de este estudio, la Fundación para la Transferencia Tecnológica designó como unidad ejecutora del mismo al Departamento de Ingeniería Mecánica, el cual, a su vez, puso a disposición del estudio al siguiente grupo de profesionales:

Roberto Corvalán	Jefe de proyecto
------------------	------------------

Parte A:

Roberto Corvalán	Coordinador
------------------	-------------

Alfonso Olea	Ingeniero especialista en electricidad e instrumentación.
Marcelo Ramírez	Ingeniero especialista en informática.
Lorenzo Hernández	Ingeniero especialista en obras civiles.
Marcelo Carvajal	Ingeniero asistente.
Carlos Delich	Asesor Tür Rheinland.
Parte B:	
Roberto Román	Coordinador.
Roberto Corvalán	Ingeniero Especialista.
Fernando Quiroz	Ingeniero asistente.

Por su parte, la Subsecretaría de Transportes designó la siguiente contraparte del estudio.

Celeste Chiang	División Planificación Estratégica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Pablo Uribe	División Planificación Estratégica del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Nuncio Lama	Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Alfonso Cádiz	Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Aliosha Reinoso	Operaciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En junio de 1997, el grupo consultor hizo entrega del informe final del estudio, el cual fue revisado y aprobado por la Subsecretaría de Transportes. Los contenidos fundamentales de este informe son los siguientes:

#### **Parte A**

- Resumen ejecutivo
- Resumen de actividades desarrolladas y metodología.
- Resultados de la verificación final de las plantas.
- Análisis de resultados de la verificación final de las plantas y recomendaciones.
- Discusión y recomendaciones finales.

#### **Parte B**

##### **Volumen I: Informe final.**

- Resumen ejecutivo.
- Metodología.
- Recopilación y análisis de antecedentes.
- Diagnóstico de la situación actual y programa de ensayos.
- Lineamientos generales y estrategias para el proceso de revisiones técnicas tipo A1.
- Proposición de procedimientos y estándares para la revisión técnica tipo A1.
- Conclusiones.

##### **Volumen II: Manual de Procedimientos e Interpretación de Resultados.**

- Locomoción colectiva urbana.
- Transporte interurbano.
- Transporte rural.
- Transporte particular.

## 2. Estudio para pruebas de aspectos de seguridad y emisiones vehiculares.

### 2.1. Alcances y objetivos del estudio.

El objetivo fundamental del estudio fue definir los procedimientos y analizar la normativa relativa a los procesos de revisión técnica vehicular tipos B y A2, de acuerdo con las bases de licitación de las nuevas plantas de revisión técnica dentro del marco legal vigente, en relación con aspectos de seguridad y emisiones.

Los objetivos específicos del estudio, en lo relativo a emisiones, fueron los siguientes:

Diseñar procedimientos que impidan eventuales interpretaciones erróneas, manipulaciones, y aseguren cierta repetibilidad de resultados, para los siguientes aspectos de revisión.

-Medición de emisiones en ralentí y a 2500 r.p.m., de vehículos que operan con motores otto, catalíticos y no catalíticos.

-Detección de humos visibles en vehículos que operan con motores otto, catalíticos y no catalíticos.

-La prueba de opacidad en aceleración libre, a través de la medición en flujo parcial, para vehículos que operan con motores diesel y análisis de la eventual necesidad de establecer procedimientos diferentes para vehículos pesados, livianos y medianos.

Efectuar un análisis de la prueba de ennegrecimiento para motores diesel, de manera de proporcionar argumentos técnicos que permitan justificar la eliminación de esta prueba como parte de los procedimientos en plantas de revisiones técnicas.

Analizar los estándares de emisión, actualmente vigentes, para vehículos que operan con motores otto, aplicados a las distintas tecnologías disponibles en el parque automotor y estudiar posibles modificaciones.

Definir un estándar de emisiones para la prueba de opacidad en aceleración libre, a través de la medición en flujo parcial, para vehículos pesados, medianos y livianos, sujetos a revisiones técnicas tipos A2 y B.

Establecer las ventajas de la normativa de flujo parcial frente a la de flujo total, que justifiquen su cambio.

Los objetivos específicos del estudio, en lo relativo a aspectos de seguridad, fueron:

-Definir los procedimientos para la inspección instrumental de los sistemas de dirección, frenos y suspensión que impidan eventuales interpretaciones erróneas, manipulaciones, y aseguren la repetibilidad de resultados, para vehículos sujetos a revisiones técnicas tipos A2 y B.

-Definir los aspectos que debe contemplar la inspección visual de los vehículos sujetos a revisiones técnicas tipos A2 y B.

-Definir los procedimientos para la inspección visual en los aspectos anteriores, que impidan eventuales interpretaciones erróneas, manipulaciones, y aseguren la repetibilidad de resultados, para vehículos sujetos a revisiones técnicas tipos A2 y B.

-Definir los criterios de rechazo o aprobación para la inspección visual e instrumental de los aspectos de seguridad de vehículos sujetos a revisiones técnicas tipos A2 y B.

Los alcances del estudio estuvieron definidos por el tipo de plantas de revisión técnica objeto del mismo, sus pruebas instrumentales y visuales y los vehículos a los que, según la legislación vigente, corresponde someter a tales revisiones.

### 2.2. Actividades realizadas.

#### 2.2.1. Recopilación y análisis de antecedentes.

Se efectuó, en primer término, una recopilación y análisis de antecedentes relativos a:  
Marco legal:

- Normativa vigente relativa a emisiones y aspectos de seguridad vehiculares.
- Reglamentación de la operación de plantas de revisiones técnicas.
- Bases de licitación para la concesión de plantas de revisiones técnicas.

Antecedentes internacionales:

- Revisiones técnicas vehiculares.
- Normativa, reglamentaciones y estándares asociados a las revisiones técnicas.

#### 2.2.2. Análisis del proceso de revisiones técnicas vigente.

Se efectuó un análisis del proceso de revisiones técnicas vigente en el momento de efectuar el estudio, extendido tanto al proceso como a las plantas mismas. El diagnóstico fue sustentado sobre la base de los siguientes antecedentes:

- Análisis de los informes periódicos del servicio de apoyo contratado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para el control y seguimiento del proceso.
- Visitas por parte de especialistas del grupo consultor a plantas de revisiones técnicas en operación.
- Antecedentes proporcionados por el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

#### 2.2.3. Taller de discusión de estrategias para el nuevo proceso de revisiones técnicas.

Con la aplicación de los resultados obtenidos del análisis de antecedentes recogidos en las dos actividades anteriores, se elaboró una propuesta preliminar de estrategias para el nuevo proceso, que contempló la definición de aspectos de inspección que deberían ser eliminados, añadidos o mantenidos, respecto del proceso antiguo, además de los criterios fundamentales para la calificación de defectos. Esta propuesta fue sometida a discusión en un taller, con la participación de la contraparte definida anteriormente en este documento, además de profesionales pertenecientes al Departamento de Planificación Estratégica, al de Operaciones y Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a la Dirección General del Tránsito y a la Comisión Nacional del Medio Ambiente-Región Metropolitana.

#### 2.2.4. Programa experimental.

Se definió una muestra experimental, constituida por cerca de cien vehículos, representativa del parque automotor de la Región Metropolitana, la cual fue sometida a las pruebas que contempla el nuevo proceso de revisiones técnicas. Para ello, se puso a disposición del grupo consultor el área de revisiones técnicas del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, la cual está dotada de todas las instalaciones requeridas en el nuevo proceso.

Este programa fue complementado con una campaña de mediciones en la vía pública, llevado a cabo por el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, incluyendo algunas mediciones adicionales, relativas a emisiones y a las propias de su rutina de trabajo, que eran de interés para el estudio.

### 2.3. Resumen de productos y resultados del estudio.

#### 2.3.1. Diagnóstico de proceso de revisiones técnicas vigentes.

Sobre la base de los antecedentes recopilados como producto del desarrollo de las actividades aludidas en los puntos 2.2.1 y 2.2.2, se realizó un diagnóstico del proceso de revisiones técnicas vigente y de sus plantas, con el fin de identificar sus principales deficiencias. El diagnóstico se centró en el análisis de las tasas de rechazo, las causas más frecuentes de rechazo, el nivel de capacitación de los operadores y el estado de mantención de los equipos e instrumentos.

De este análisis se pudo apreciar que el actual proceso estaba caracterizado por un alto porcentaje de pruebas con carácter de cualitativas, siendo todas ellas causal de rechazo en la revisión técnica. Lo anterior implicaba que, en gran medida, la aprobación o el rechazo de un vehículo era subjetivo. Por otra parte, no existía jerarquización de faltas, producto de lo cual eran causal de rechazo y, por lo tanto, causal de prohibición de circular en la vía pública, defectos menores que presentaban los vehículos y que no revestían un riesgo claro para la circulación o para la protección del medio ambiente.

Se detectó, por otra parte, poca uniformidad de procedimientos tanto para las pruebas visuales como para las instrumentales. En algunos casos, no existía definición de procedimientos, con lo cual los operadores de plantas se veían obligados a diseñar sus propios procedimientos, lo que traía como consecuencia una variabilidad de criterios de aprobación y de rechazo y, en consecuencia, una muy baja repetibilidad de resultados entre una planta y otra, lo cual redundaba en un alto descrédito del proceso.

#### 2.3.2. Resultados del programa experimental de ensayos.

El trabajo experimental consistió en las siguientes dos actividades:

- 1) Experiencias en el área de revisiones técnicas del Centro de Certificación y Control Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 2) Campañas de mediciones en la vía pública, desarrolladas por el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Como producto de los ensayos realizados en el 3CV, se elaboró un análisis estadístico de los resultados obtenidos sobre la muestra de vehículos examinados, en la totalidad de las pruebas visuales e instrumentales que comprenden el nuevo proceso de revisiones técnicas vehiculares tipos B y A2. Este análisis fue orientado al estudio de los procedimientos de revisión y de los estándares asociados. En este análisis, especial atención se dio a la influencia que sobre los resultados de las verificaciones de los distintos aspectos de inspección tienen factores tales como: tipo y categoría del vehículo, estado de mantención, año de fabricación, kilometraje recorrido, uso principal, tecnología incorporada en el proyecto del vehículo, entre otros.

Estos resultados permitieron desarrollar procedimientos de revisión tanto para pruebas visuales como instrumentales, además de proponer una calificación de defectos basada en estándares técnicamente razonables para cada caso.

#### 2.3.3. Manuales de Procedimientos e Interpretación de Resultados.

Haciendo uso de toda la información anterior, se elaboraron los Manuales de Procedimientos e Interpretación de Resultados para las plantas de revisiones técnicas tipos B y A2.

En su elaboración, se consideraron las siguientes hipótesis fundamentales:

-El nuevo proceso de revisiones técnicas vehiculares debe contribuir a mejorar la confiabilidad en los procedimientos de inspección y, como consecuencia de lo anterior, aumentar su credibilidad de parte del usuario.

-Las revisiones técnicas deben verificar el funcionamiento y correcto estado de mantención de los elementos y sistemas del vehículo que tienen relación con la seguridad del tránsito y con las emisiones de contaminantes.

-Las revisiones técnicas deben fiscalizar y sancionar, cuando corresponda, sólo sobre aspectos de responsabilidad del usuario y/o propietario del vehículo.

-Los aspectos inspeccionados deben ser sólo aquellos que es posible verificar en forma objetiva, de carácter permanente y sin dar posibilidad a interpretaciones erróneas de sus resultados.

Teniendo presente estos planteamientos, se elaboró una propuesta de Manuales, cuya estructura general fue la siguiente:

**Primera parte:**

- Presentación general.
- Principios generales de la revisión técnica.
- Vehículos sujetos a revisión técnica tipo B (o A2).
- Infraestructura mínima requerida.
- Estaciones de inspección.
- Calificación de defectos.

**Segunda parte:**

- Procedimientos.
- Interpretación de resultados.
- 3. Servicio de apoyo para la revisión de la instalación y puesta en marcha de las plantas de revisión técnica tipos B y A2 en la Región Metropolitana y el estudio sobre revisiones técnicas de buses de locomoción colectiva.
  - 3.1. Parte A: Plantas de revisiones técnicas tipos B y A2.
    - 3.1.1. Alcances y objetivos.

El objetivo fundamental de esta primera parte del estudio fue otorgar al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones un servicio de apoyo técnico en la fiscalización de las etapas de instalación y puesta en marcha de las nuevas plantas de revisiones técnicas tipos B y A2.

Como objetivos específicos, se identificaron los siguientes:

      - Verificación de infraestructura.
      - Verificación de equipos y líneas de inspección.
      - Verificación del personal.
      - Verificación de aspectos operativos.

Los alcances de esta parte del estudio quedaron definidos por las tres concesiones adjudicadas a la fecha en la Región Metropolitana, con sus respectivas plantas de revisiones técnicas tipos B y A2.
  - 3.1.2. Actividades desarrolladas.

El servicio de apoyo objeto de este estudio fue llevado a cabo en las dos etapas fundamentales siguientes: etapa de construcción y etapa de puesta en marcha.

Durante la etapa de construcción e implementación de las plantas, se llevaron a cabo las siguientes actividades específicas:

    - Recopilación y análisis de antecedentes relacionados con las plantas de revisión técnica tipos B y A2, puestos a disposición del grupo consultor a través de la contraparte asignada al estudio.
    - Verificación en terreno del estado de avance de obras, a través de sucesivas visitas inspeccionales en terreno, para cada una de las siguientes especialidades: obras civiles; electricidad; instrumentación e informática.

Durante la etapa de puesta en marcha de las plantas, se efectuaron las siguientes actividades:

    - Verificación funcional de las plantas, previamente a la puesta en servicio.
    - Inspecciones cualitativas durante la puesta en marcha (marcha blanca).

-Verificación final de cumplimiento de las especificaciones contenidas en las bases de licitación y ofertas de las concesiones.

### 3.1.3. Resumen de resultados.

#### 3.1.3.1. Verificación final de las plantas.

El continuo seguimiento, durante el período de puesta en marcha, por parte de especialistas del grupo consultor y personal de Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones permitió identificar los defectos iniciales y recomendar las acciones apropiadas para su corrección.

De esta forma, se llegó a un proceso que, en todos sus aspectos, superó las prestaciones del antiguo sistema de revisiones, particularmente en lo referente a la calidad técnica de éstas y la repetibilidad de sus resultados. No obstante lo anterior, se han identificado diversos aspectos específicos sobre los cuales pueden introducirse mejoras.

La verificación final de las plantas arrojó los siguientes resultados globales, en las áreas que se indican.

#### **Instrumentación.**

En términos generales, los equipos e instrumentos instalados en las plantas corresponden al tipo y características técnicas indicadas en las bases de licitación. Sin embargo, se detectó, en algunos pocos casos, la falta o no correspondencia de algunos catálogos o falta de información en éstos, que permitiera certificar el cumplimiento de las especificaciones técnicas establecidas en las bases de licitación. Cabe destacar, por otro lado, que estas deficiencias están siendo abordadas, por ejemplo, mediante la solicitud, de parte de los concesionarios a sus respectivos proveedores, del reemplazo de los catálogos cuando sea necesario y de la complementación de los certificados de cumplimiento de especificaciones.

#### **Política de atención de usuarios.**

En el momento de efectuar la verificación final de las plantas, existían algunos aspectos relativos a la atención de usuarios que no estaban totalmente concluidos en algunas de ellas, como, por ejemplo, la información de tiempos promedio de espera y de revisión; letreros adecuados de información al público (diagrama de flujo, criterios de rechazo, entre otros), sistemas audiovisuales, etcétera. Por otra parte, en todas las plantas estaba implementado y totalmente operativo, el sistema de reclamos y el diseño de procedimientos de recepción. Los factores de atención y de espera eran bastante adecuados y de nivel muy superior a los propios del antiguo proceso.

#### **Procedimientos de inspección.**

En algunas plantas se detectaron errores aislados en la aplicación e interpretación del Manual de Procedimientos e Interpretación de Resultados. Se detectaron, por otra parte, errores de procedimientos en algunas pruebas instrumentales de frenos y de suspensión, particularmente en las últimas plantas que entraron en operación, como producto de la menor experiencia de los mecánicos revisores.

En relación con la capacidad efectiva de atención en las plantas, considerado el flujo anormal de vehículos (producto de la atención simultánea en plantas del antiguo sistema y del actual), no fue posible comprobar el cumplimiento de este aspecto.

**Repetibilidad de resultados en pruebas instrumentales.**

La verificación de repetibilidad de resultados en las pruebas instrumentales y visuales se llevó a cabo mediante la realización de tres pruebas en cada una de las líneas de inspección operativas de cada planta.

**Estructura organizacional y personal.**

De la revisión de los antecedentes del personal, proporcionados por las tres concesionarias, se detectaron algunos casos de mecánicos revisores cuya titulación estaba pendiente en el momento de efectuar las verificaciones. Aparte de los antecedentes profesionales, durante la verificación final se pudo apreciar, en general, un buen nivel profesional del personal.

**Informática.**

En términos generales, la verificación de los sistemas computacionales permitió concluir que las tres concesiones tienen sistemas operando en condiciones normales, de acuerdo con lo establecido en las bases de licitación.

No obstante lo anterior, aspectos tales como el legal, los contratos de mantención de “software” y “hardware”, el personal asignado a la operación de los sistemas y el sistema de seguridad en el manejo de la información, constituyen aspectos mejorables de los sistemas actuales.

**3.1.3.2. Resumen de las recomendaciones planteadas al Ministerio.**

Sobre la base de los resultados del proceso de verificación final de las plantas, se elaboraron recomendaciones específicas para aquellos aspectos mencionados en el párrafo anterior, en los cuales se detectaron deficiencias.

Adicionalmente, se consideró oportuno plantear recomendaciones de carácter general, que podrían mejorar las actuales prestaciones del actual sistema de revisiones técnicas, así como la réplica de este proceso en otras regiones del país. Sobre éstas, se presenta un breve resumen en los párrafos siguientes.

De acuerdo con las estimaciones de demanda por sector, realizadas por el Ministerio en el momento de efectuar el llamado de licitación, se prevé un eventual exceso de flujo en las actuales concesiones, toda vez que estas estimaciones se hicieron sobre la base de cuatro concesiones. Se estimó, entonces, oportuno efectuar el llamado a licitación de la cuarta concesión, antes de que se produzcan atochamientos en las actuales plantas, lo cual podría afectar en forma significativa las prestaciones y la imagen del proceso.

Se recomendó desarrollar una metodología de seguimiento sistemático y periódico de las plantas, para asegurar la permanencia en el tiempo del cumplimiento de las especificaciones establecidas en las bases y en las ofertas.

Ante eventuales nuevos procesos de licitación de concesiones de plantas de revisiones técnicas, se recomendó incorporar algunas exigencias adicionales en las respectivas bases de licitación, como, por ejemplo, aquellas que den garantía no sólo del cumplimiento de ciertas prestaciones de parte de los equipos e instrumentos, sino también de su calidad y durabilidad en el tiempo, así como también proporcionar una definición precisa de los programas de capacitación a que deben ser sometidos los operadores de las plantas y los mecanismos mediante los cuales comprobar su cumplimiento.

**3.2. Parte B: estudio sobre revisiones técnicas de buses de locomoción colectiva.****3.2.1. Alcances y objetivos.**

El objetivo fundamental de esta segunda parte del estudio fue elaborar los Manuales de Procedimiento e Interpretación de Resultados para revisiones técnicas de buses de locomoción colectiva (tipo A1).

Los objetivos específicos fueron:

-Diseño de procedimientos que impidan eventuales interpretaciones erróneas, manipulación de resultados, y aseguren la repetibilidad de los mismos para:

- i) Pruebas de aspectos de seguridad que contempla la legislación vigente para las revisiones técnicas A1.
- ii) Pruebas instrumentales actualmente no implementadas en el proceso vigente y que se estime necesario incorporar.

-Análisis de los estándares establecidos en la legislación vigente para las pruebas anteriores y recomendar las modificaciones que se estimen oportunas.

### 3.2.2. Actividades desarrolladas.

Aplicando una metodología de trabajo muy similar a la del estudio previo, durante la ejecución del mismo se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- Recopilación y análisis de antecedentes.
- Programa experimental en terreno.
- Taller de discusión con la contraparte técnica del estudio.
- Definición de los aspectos de inspección junto con sus procedimientos y estándares.
- Elaboración de los Manuales de Procedimientos e Interpretación de Resultados.

### 3.2.3. Resumen de resultados.

Se presenta, a continuación, una síntesis de los resultados y productos logrados en el estudio, a través de las actividades mencionadas anteriormente.

#### 3.2.3.1. Resultados del programa experimental en terreno: Primera etapa.

En una primera etapa del programa experimental en terreno, se registraron los resultados de revisiones técnicas practicadas en las plantas de Lo Espejo y Puente Alto, sin intervención alguna del personal del grupo consultor. El objetivo era tomar nota del proceso tal cual se llevaba a cabo en forma normal, sin intervención externa. Los resultados, junto con los demás antecedentes recopilados y analizados, permitieron elaborar un diagnóstico a partir del cual identificar las modificaciones que el proceso amerita.

#### 3.2.3.2. Resultados del programa experimental en terreno: Segunda etapa.

Una segunda etapa del programa experimental estuvo orientada a la prueba de nuevos procedimientos y modificación de los actuales, sobre la base del diagnóstico efectuado a la vista de los resultados de la etapa anterior. Este diagnóstico fue sometido a discusión de la contraparte en un taller organizado para tal efecto.

El producto más importante de esta etapa experimental fue la puesta a punto, en terreno y en ambiente real de operación, de las modificaciones de procedimientos propuestas y el diseño de nuevos procedimientos que se estimó oportuno incorporar en el proceso. Entre estos últimos, destacan los procedimientos de verificación de frenos y del sistema neumático para su accionamiento, la verificación de alineación e intensidad de luces, verificación de tacógrafo, alineación y medida de opacidad. Asimismo, los resultados obtenidos en terreno permitieron proponer los estándares técnicamente factibles para cada uno de los aspectos antes referidos.

#### 3.2.3.3. Elaboración de Manuales de Procedimientos e Interpretación de Resultados.

Haciendo uso de toda la información anterior, se elaboraron los Manuales de Procedimientos e Interpretación de Resultados para plantas de revisiones técnicas tipo A1.

En su elaboración, se consideraron las siguientes hipótesis fundamentales:

-El proceso de revisiones técnicas vehiculares debe contribuir a mejorar la seguridad en el transporte de pasajeros y garantizar la protección del medio ambiente.

-Se debe hacer una clara distinción entre los aspectos que son relativos a la revisión técnica de aquellos que corresponden a la homologación del vehículo.

De esta forma, se elaboró una propuesta de Manuales de Procedimientos e Interpretación de Resultados para revisiones técnicas tipo A1, cuya estructura es muy similar a los correspondientes a las revisiones técnicas tipo B y A2.

## **V. EXPOSICIÓN DEL MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.**

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Claudio Hohmann, expresó que, en relación con el sistema de revisión técnica de vehículos motorizados, es preciso señalar lo siguiente:

La primera pregunta que surge sobre este tema es para qué hacer revisiones técnicas en Chile, en circunstancias de que hay tanto vehículo nuevo, lo que lleva a pensar que se trata de un trámite inoficioso e inútil. Indicó que existen varias respuestas a dicha interrogante. La primera es que la revisión técnica mejora los niveles de seguridad vial, pues la existencia de vehículos en buen estado disminuye la incidencia de accidentes y su gravedad. Eso está vastamente demostrado a nivel mundial y pensamos que Chile no debe ser la excepción a ese principio.

En segundo lugar, la revisión técnica compromete al usuario de un vehículo a mantenerlo adecuadamente, pues tiende a creer que a pesar del paso de los meses o de los años su automóvil continúa siendo seguro.

En tercer lugar, la revisión técnica no responde a un mero capricho del Ministerio de Transportes, sino a dar cumplimiento estricto al artículo 55 de la ley de Tránsito, que establece que los automovilistas deben mantener sus vehículos en perfecto estado de funcionamiento. Pues bien, la ley exige que el vehículo se encuentre en excelente estado de funcionamiento. Además, el artículo 94 de la ley de Tránsito, dictada el año 1985, prescribe que la revisión técnica de vehículos es un requisito obligatorio.

Indicó que, a mayor abundamiento, el artículo 94 hace mención expresa de aspectos que deben formar parte de la revisión, como los sistemas de dirección, los frenos, las luces, los neumáticos y la combustión interna. En algunos casos, el actual sistema de revisión no ha sido del todo exhaustivo, como el chequeo de luces y frenos, pero el resto de los sistemas ha sido objeto de controles más rigurosos.

Manifestó su interés en referirse al porcentaje de rechazo de vehículos con y sin presencia de un fiscalizador del Ministerio de Transportes en la planta de revisión técnica.

Indicó que, en el caso de la locomoción colectiva, el porcentaje de rechazo es del 43 por ciento la primera vez, el cual aumenta al 50 por ciento cuando el fiscalizador se encuentra presente en la planta de revisión técnica.

En taxis y camiones, baja al 38 por ciento y aumenta al 44 por ciento con la presencia del fiscalizador.

En los vehículos particulares también hay un altísimo porcentaje de rechazo. La primera vez: el porcentaje de rechazo es del 35 por ciento. En este caso, es interesante destacar que ese porcentaje es el mismo con o sin la presencia del fiscalizador del Ministerio, lo que demuestra que son otros vehículos los que presentan problemas para pasar por primera vez la revisión técnica. Son los típicos indicadores históricos. No existen cambios importantes en este rechazo, ya que más o menos se mueve entre el 30 y el 50 por ciento.

Por otra parte, es necesario aclarar que si alguien piensa que la revisión técnica no es útil en Chile, es importante informar que los estudios demuestran lo contrario, pues quienes son rechazados tienen necesariamente que reparar la suspensión, la dirección, los neumáticos, etcétera, lo que demuestra que la segunda vez que el vehículo concurre para la revisión técnica viene en mejores condiciones para circular en forma más segura.

Añadió que, a título de información, es importante señalar que los porcentajes de rechazos ocurridos en los años 1994 y 1995 son exactamente iguales. Son índices históricos que no han variado mayormente y tampoco se espera que suban.

Además, es importante informar a la Comisión sobre cuáles son las causas de rechazo más comunes.

En la locomoción colectiva, hay el 23 por ciento de rechazo por instrumentos y velocímetros en mal estado; el 18 por ciento, por luces y sistema eléctrico con defectos, y el 9 por ciento por emisiones de gases. En taxis y camiones, se producen los siguientes porcentajes de rechazos: el 27 por ciento, por tener el sistema de dirección inadecuado; el 21 por ciento, por tener un defectuoso sistema de seguridad y accesorios con defectos, y sólo el uno por ciento, por emisiones de gases. En vehículos particulares, los porcentajes de rechazos son los siguientes: el 20 por ciento, por tener las luces y el sistema eléctrico con problemas; el 18 por ciento, por tener el sistema de dirección en mal estado, y el 10 por ciento, por emisiones de gases.

También es preciso informar que el proceso de revisión técnica detecta un porcentaje importante de rechazos en vehículos que no están en un perfecto estado de mantenimiento porque, además, son causas relevantes en los accidentes de tránsito.

Señaló que, en mérito de lo anterior, cabe preguntarse: ¿Quién es el encargado de las revisiones técnicas?

Indicó que, desde 1985, la ley de Tránsito estableció que al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones le compete determinar cómo y respecto de qué se realiza este control. A su vez, la revisión técnica se practica en establecimientos administrados por privados, que compiten por adjudicarse la concesión en un proceso de licitación pública, según lo establece el artículo 3° de la ley N° 18.696. Tal procedimiento se realiza desde el año 1988, fecha de publicación de la citada ley.

Expresó que aquí está la clave del sistema chileno, que es distinto al de otros países. Por ejemplo, Inglaterra tiene un sistema completamente diferente. En dicho país, se acreditan alrededor de tres mil talleres por el Ministerio de Transportes para hacer las revisiones técnicas. No obstante, hay una altísima rotación de cancelación de estas acreditaciones, por la importante fiscalización que existe en ese país. Agregó que es importante saber que dicho sistema de acreditación funcionó desastrosamente en Chile hasta 1988, pues, como funcionaba con cualquier taller, fue desprestigiándose poco a poco.

Señaló que el sistema que hoy nos rige -y que nadie lo ha propuesto cambiar; ni siquiera existen mociones parlamentarias al respecto-, dispone que sean los privados quienes realicen esta función, de acuerdo a lo que determina el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y que compitan en esta tarea, a través de un proceso de licitación pública. Agregó que es bueno saber que una concesión no es un problema permanente, por cuanto las empresas que han recurrido al sistema entienden que es un negocio permanente, máxime si se trata de un sector que evoluciona mucho tecnológicamente.

Indicó que, a continuación, efectuará un análisis sobre las revisiones técnicas, a fin de conocer varios problemas que es preciso solucionar.

Planteó que es necesario hacerse la siguiente pregunta: ¿Cuántas plantas de revisiones técnicas tenemos en nuestro país? Obviamente, hay algunas regiones que tienen más, en razón a la cantidad de vehículos de su parque automotor, como la Región Metropolitana en la cual hay un total de 45, aunque el sistema de las plantas antiguas se va a desactivar en la Región Metropolitana, una vez que haya plena certeza de la operación de las plantas nuevas. Agregó que con el nuevo sistema se reducirán a 28 plantas, porque las nuevas son tremendamente más veloces para hacer el control. Como los números no son menores, el Ministerio está obligado a realizar una fiscalización bastante intensa. Como se ha advertido, la presencia del fiscalizador altera los resultados finales de rechazo y, por lo tanto, ello los obliga a estar presentes en la planta de revisión.

Expresó que el Ministerio siempre preferirá tener menos plantas, mientras que la tendencia de la comunidad es tener una en cada ciudad, para no tener que estar viajando de un lugar a otro.

#### **Objetivos del sistema de revisión técnica.**

El Ministro señor Hohmann señaló que el primer objetivo que tiene el sistema de revisión técnica es preventivo. Los automovilistas tienden a ser relajados en el mantenimiento de sus automóviles, confían en que conservan sus condiciones de seguridad más allá de lo indicado. Eso sucede en todas partes del mundo, incluso en países más desarrollados que el nuestro.

A pesar de que la revisión técnica se hace una vez al año, cumple con el papel de descubrir algún tipo de fallas, o bien, obliga al conductor, para prevenir que su vehículo sea rechazado, a llevarlo a un garaje para una revisión previa. Además, se pretende que la revisión técnica cumpla un papel reparador y de que no haya manera de manipular el sistema para obtener una aprobación fraudulenta, con lo cual, al final, se garantiza la seguridad de las personas vinculadas, directamente o indirectamente, con la circulación de vehículos en un país donde el parque automotor crece aproximadamente en el 10 por ciento cada año.

En cuanto a los accidentes de tránsito en Chile, indicó que la tasa de personas fallecidas o heridas es bastante más elevada que en otros países. Agregó que parece como jocoso que, por un lado, Chile se vanaglorie de tener una tasa de mortalidad infantil de las más bajas del mundo y sólo comparable a la de países desarrollados y, por otro, los niños que se salvan -gracias a la política de salud implantada en Chile, desde hace muchos años y por distintos gobiernos- mueren en la etapa más promisoriosa de la vida, porque la política sobre accidentes no ha sido todo lo rigurosa que la de mortalidad infantil. Aproximadamente, la mitad de los accidentados fallecen, aunque no siempre la culpa es imputable al conductor.

Por otra parte, señaló que se producen situaciones donde la calidad de los sistemas de frenos y de dirección son fundamentales, como, por ejemplo, cuando los peatones salen en forma inesperada a una carretera o a un camino. La calidad de estos elementos en esos instantes puede significar la vida de las personas y, en algunos casos, la del conductor.

Expresó que los países con baja tasa de accidentes de tránsito tienen, entre otras cosas, un parque automotor con alta calidad de mantenimiento y un proceso de revisión técnica severo. Es decir, aunque la gente tienda a creer que las causas son otras, operan los bajos niveles de mantenimiento.

Indicó que, en el fin de semana largo que correspondió al 1 y 4 de mayo de este año, murieron 28 personas en carreteras y resultaron lesionadas 919, de las cuales 250 quedaron graves. No se sabe si alguna de ellas falleció después. Hubo 350 colisiones, 200 choques, 33 volcamientos y 150 atropellos, buena parte de los cuales tuvieron resultados fatales. Estas cifras son muy relevantes y hablan en favor de la revisión técnica.

Algunos países con muy buenos parques vehiculares, donde existe mucha experiencia en revisiones técnicas, son proveedores de las tecnologías que se utilizan en nuestro país.

Señaló que en Perú no existe revisión técnica para el parque de transporte público y países como Venezuela, Ecuador y Paraguay, donde tienen visibles problemas de mantenimiento de los vehículos, están interesados en establecer un sistema de revisión técnica obligatoria.

#### **Descripción del sistema de revisión técnica vehicular en Chile.**

Planteó que en regiones hay plantas de revisión técnica que tienen contratos de concesión por cinco o seis años y, en la medida en que caducan, el Ministerio los va renovando. En el primer gobierno de la Concertación no hubo muchas renovaciones, porque esos contratos fueron dados a fines de los 80.

En este momento, el Ministerio está obligado a evaluar el sistema: si usa la misma tecnología y sigue teniendo los problemas actuales, toda vez que el sistema está cuestionado y desprestigiado. A la gente no le gusta la revisión técnica. La considera inútil y estima que hay porcentajes elevados de rechazo. La experiencia particular nunca es la colectiva, de manera que el Ministerio está preocupado de informar más sobre la operación del sistema.

Planteó que un gran número de personas estiman que las revisiones técnicas son poco objetivas. O sea, existe heterogeneidad en los resultados. En una planta le dicen una cosa y en otra algo distinto. Es como si una declaración de impuestos tuviera una cifra en una oficina y en otra una distinta.

Los procedimientos de revisión son poco adecuados. Es decir, se prestan para la manipulación del operador, quien en una planta, respecto de una rueda, puede decir: "Mire, esto tiene mucho juego", y en otra se puede afirmar: "Tiene poco". Es decir, el sistema no sirve, o tiene un grado muy bajo de confiabilidad.

También existe la revisión de elementos secundarios o accesorios esenciales para la seguridad del vehículo. Por ejemplo, si un vidrio está quebrado dentro de un bus, no tiene nada que ver con la seguridad del vehículo, sino con la confortabilidad del pasajero. Ése es otro problema. No es de revisión técnica. Si llevo botiquín o triángulo, ello tiene que ver con la seguridad en la calle. Cuando Carabineros controla eso en la carretera, no tiene nada que ver con la revisión técnica.

Indicó que habría que preguntarse: ¿por qué modernizar el sistema de revisión técnica? A lo que habría que contestarse, que se desea tener algo más objetivo, transparente, ágil y más confiable. Por lo menos, eso es lo que quieren el Ministro de Transportes y el Subsecretario de Transportes.

Se está tratando de establecer un servicio que ayude al usuario a cumplir con la ley y también a lograr un perfecto estado de mantenimiento de los vehículos.

Recordó que el Parlamento aprobó una modificación importante de la ley de Tránsito, que señala que si una persona mata o deja gravemente herida a otra, con secuelas para el futuro, manejando en estado de ebriedad o en un vehículo en mal estado de mantenimiento, tiene una pena mayor que la establecida en la antigua ley de Tránsito. Es decir, puede ser sancionada con una pena que va de tres a seis años de cárcel.

Entonces, hay que ayudar a los usuarios; hacerlos más responsables y ver que el sistema de revisiones técnicas opere eficientemente desde el punto de vista legal; que no se transforme en un trámite obligatorio, sin mayor utilidad práctica, porque, por el contrario, lo único que se logra es el desprestigio de la función pública, aunque sea realizada por empresas privadas.

¿Por qué modernizar la revisión técnica? Por el avance de la tecnología. En 1990 no existían frenómetros computarizados como hoy. Las plazas de pesaje hace diez o quince años eran visuales y muy rudimentarias. Hoy, existen plazas de pesaje automáticas con un solo operador en línea. El Ministro incluso puede ver lo que está pasando en una carretera. Se aprovecha toda la tecnología computacional.

¿Por qué la revisión técnica?

Señaló que si uno visita Israel, España o Alemania, se va a encontrar con que esos países operan con sistemas de revisión técnica que son totalmente automáticos.

El avance que ha tenido la tecnología ha dado paso para modernizar los actuales sistemas de revisiones técnicas, permitiendo efectuar pruebas instrumentales modernas, a fin de inspeccionar aspectos claves de los vehículos. Agregó que no es que el Ministerio se haya puesto más exigente con las revisiones técnicas y tampoco es el deseo de rechazar más vehículos que los de antes. Lo que se desea es poderlos aprobar con mayor confiabilidad.

Además, el Ministerio desea aumentar la capacidad existente respecto de la fiscalización del sistema, atendiendo al autocontrol del concesionario. Se desea que el concesionario tenga sus controles para la realización de este sistema, porque es el protagonista de esto.

Indicó que cuando en 1994 se tomó la decisión de partir con todo esto, se estimó necesario mejorar la capacidad técnica del personal que opera en las plantas de revisión técnica. Ésta es una situación clave.

¿Cuáles son los cambios esperados en el sistema de revisión técnica? En la actualidad, se están poniendo en práctica algunos cambios. Se han introducido pruebas instrumentales que permitan disminuir las interpretaciones subjetivas. La tecnología ha evolucionado muchísimo en el último tiempo.

También se ha disminuido el número de pruebas visuales. Por ejemplo, en la clase A-2, que son las típicas plantas para taxibuses, el sistema antiguo hacía 86 pruebas visuales; o sea, había una enorme cantidad de interpretación subjetiva, mientras que el sistema nuevo se remite sólo a 26, la mayor parte automatizadas.

En la clase B, que es la de automóviles privados, el sistema antiguo hacía 50 pruebas visuales, las que se disminuyeron a 22, y algunas definitivamente se eliminaron. Ya no se exige el botiquín, el triángulo o el extintor de incendio, etc.

También se quiere que existan criterios similares de revisión a lo largo del país, de manera que una persona no le cuente a otra: "Mira, me rechazaron por esto." Y la otra le diga: "Pero a mí no". Así se va haciendo una rotación por planta, hasta llegar a la que lo acepta. Eso es desprestigio para un sistema de control. Es necesario lograr igualdad de procedimientos en los distintos concesionarios, lo cual no es fácil. Un concesionario tiene una manera de ver las cosas y el otro usa otra tecnología. No siempre es fácil hacer esto. Es fácil cuando lo hace el Estado, pero nadie ha propuesto que la revisión técnica sea tarea de éste.

También está considerado reformular los criterios de aprobación y rechazo. Agregó que tal situación es importante, por cuanto, por primera vez, se ha establecido que una serie de situaciones que estaban catalogadas de menores no serán causales de rechazo. Incluso, se puede aspirar a que porcentajes de rechazos del 35, 40 ó 45 por ciento bajen en el futuro, debido a que no se van a considerar algunos defectos menores, como pintura, vidrios y algunas cosas del interior del auto -luz interior- que hasta el momento significaban rechazar el vehículo. Ahora no va a ser rechazado, pero se va a dejar condicionado a que lo repare.

Indicó que la revisión técnica se realiza en base a un manual elaborado por el Ministerio, el cual es necesario actualizar y adecuar. Es necesario eliminar ciertas cosas que son absurdas.

das. Es necesario remitirse sólo a aspectos que tienen relación con la seguridad y también con las emisiones de gases de los vehículos.

Señaló que el último cambio que se hizo en el nuevo sistema de revisión técnica es eliminar los aspectos que no se relacionan con el estado mecánico del vehículo, abocándose sólo a lo que incide en la seguridad y en las emisiones de gases de éste.

Planteó que los desafíos del nuevo sistema de revisión técnica en el país son los siguientes:

-Contar con un procedimiento de control único a nivel nacional.

Aun cuando existe un sistema de concesionarios que cumple con los requisitos que el Ministerio dicta, algunos cuentan con tecnologías distintas, otros con computadores y en algunos casos usan personal más especializado, lo que les permite cobrar tarifas distintas. La idea es mejorar la transparencia y objetividad del sistema de revisiones técnicas y la calidad de la información para los usuarios sobre condiciones de seguridad y emisiones del parque automotor.

Esto es importante, porque últimamente las personas, frente a las más de 36 marcas de vehículos que ofrece el mercado, están preguntándose cuál de ellas puede tener problemas de emisiones o de seguridad.

Expresó que este sistema es utilizado en los países que tienen una larga tradición en esta materia y ha permitido detectar que un vehículo de un modelo determinado ha empezado a tener problemas, por ejemplo, para aprobar la prueba de frenos. Esto ocurrió en Estados Unidos y ha habido casos bastante espectaculares, donde, a raíz de esta información, una firma ha tenido que indemnizar a sus clientes, porque sus vehículos no pasaron nunca la revisión técnica y eran objeto de problemas no menores de seguridad o de emisión.

Planteó que en Estados Unidos se presentó un serio problema con los cinturones de seguridad, que en determinados vehículos se instalaron de una manera que no era la que correspondía. Por tal situación, los propietarios de esos vehículos fueron indemnizados.

Por otra parte, el Ministerio tiene gran interés en mejorar substancialmente la relación entre el Ministerio y los concesionarios, con el objeto de optimizar los procedimientos de revisión.

Lo anterior obedece a que la relación con los concesionarios no es muy buena. El Ministerio les tiene una fiscalización encima en forma permanente, que la estiman muy draconiana en muchos casos, y en algunos casos ha tenido que cerrar plantas en el país. Los dueños de las plantas están constantemente sometidos a la presión de que los van a cerrar, porque, aunque ellos cumplan, su personal puede cometer algún acto irregular.

El Ministerio desea mejorar dicha relación y propiciar que haya un autocontrol. La pregunta que hay que hacerse es: ¿Cómo se puede lograr? La respuesta es que no haya un plantero por cada concesión. O sea, autorizar una planta con una concesión es atomizar el sistema. En cambio, cuando un plantero tiene cuatro o cinco plantas, como es el caso de lo que se hizo en Santiago, en que las 25 plantas se les han entregado a 4 ó 5 concesionarios, la persona tiene una inversión significativa y un incentivo muy fuerte para cumplir la normativa. No se trata de que 2 ó 3 personas junten sus jubilaciones y se instalen. Ésa ha sido la historia de las plantas de revisión técnica nuevas.

Además, la ley de Tránsito hizo otro cambio importante al declarar a las plantas de revisión técnica solidariamente responsables del accidente de un vehículo que cinco días atrás haya aprobado su revisión técnica y se compruebe que no estaba en condiciones de aprobarla. Todo esto va haciendo que el sistema se vaya formalizando, especializándose más y adoptando mayores niveles de responsabilidad.

-La normativa debe señalar las condiciones geográficas y otras análogas.

Expresó que en regiones las exigencias deben ser distintas a las de Santiago, por ejemplo, respecto de las emisiones. No se debe aplicar la misma exigencia para aprobar la revisión técnica de emisión de gas en Santiago que en Calama, Antofagasta o en ciudades donde no hay problemas de contaminación. En cambio, en otras zonas hay problemas de lluvia o nieve. Bueno, cada zona debe tener su propia adecuación y también se está trabajando en eso, porque hasta ahora hay un solo manual en todo el país, lo que es correcto, pero se está mejorando. Es una de las cosas que más se le ha dicho a los transportistas.

Por lo tanto, al establecerse un menor número de concesionarios para que operen un mayor número de plantas, se supera el sistema atomizado actual “1 planta 1 concesionario”.

Por desgracia, lo anterior no es siempre posible, ya que hay zonas donde existe una sola planta, como Punta Arenas. Pero en otras ciudades hay 11 ó 12 plantas. Lo que desea el Ministerio es que una concesión tenga 3 ó 4 plantas bajo su administración para que se vea incentivada a cumplir con la ley.

Señaló que a continuación deseaba hacer una descripción del Nuevo Sistema de Revisión Técnica, en razón de las tareas que se realizan.

Indicó que se habla de la nueva revisión técnica, en el sentido de que es más automatizada y no porque el sistema sea completamente nuevo, a pesar de que antes también se revisaban estas cosas.

Consta de:

1. Pruebas y equipos.
2. Personal.
3. Transferencia de datos.

Agregó que toda persona que quiera adjudicarse una concesión debe cumplir con ciertas exigencias. Debe realizar pruebas con equipos; para lo cual ha de tener personal adecuado y también debe transferir datos requeridos por el Ministerio. Eso es lo que tiene que hacer un plantero hoy. En realidad, es una labor que ha venido haciendo, pero de manera mucho más elemental que en las plantas actuales.

El número 1, relativo a las pruebas, se refiere a las líneas de inspección, las que son capaces de procesar un vehículo. Puede haber una segunda o tercera, con lo que tiene una gran capacidad de inspección.

En cada línea de inspección, se debe cumplir con los siguiente elementos:

- a. Frenómetro.
- b. Alineación de ruedas.
- c. Banco de pruebas de amortiguadores.
- d. Detector de holguras.
- e. Analizador de gases.
- f. Luxómetro (tiene relación con las luces), y
- g. Puestos de revisión visual. (Esto tiene que ver con los neumáticos que no se pueden analizar en forma automatizada).

Si ustedes han visto alguna planta automatizada que ya esté en funcionamiento en Santiago, comprobarán que se parece mucho al centro de control que tiene el Ministerio en Maipú.

El frenómetro mide la eficacia del frenado. Ésta es una función realmente clave y que no se hizo nunca, porque no existía la tecnología adecuada para medir la calidad y eficiencia de los frenos de los vehículos. Además, mide el desbalance de la eficacia del frenado entre ruedas de distintos ejes, con los elementos que permiten hacer bien esta prueba. Nadie puede sostener que es innecesaria o muy exigente, pues se está requiriendo lo mínimo para cautelar

la seguridad de las personas en las calles, teniendo en vista el tipo de vehículo respecto de su peso y equipamiento.

No se pide que todos los vehículos frenen por medio de un sistema ABS o tengan otras tecnologías, sino que los procesadores sean capaces de analizar y exigir a sus dueños lo que corresponde.

Indicó no entender por qué los transportistas no quieren hacer las pruebas técnicas a sus vehículos, puesto que son fundamentales, especialmente para quienes transportan personas. Por ejemplo, ajustar el sistema de frenos es relativamente fácil y poco oneroso; hacerlo, es ser responsable frente a una de las características más importantes de un vehículo en relación con su seguridad.

Agregó que, por desgracia, tanto las antiguas plantas de revisión técnica que operaban en la Región Metropolitana como las que operan en las regiones no las tienen.

Explicó que las dos ruedas del eje delantero tienen más o menos igual capacidad de frenado; sin embargo, las del eje trasero pueden estar claramente desequilibradas. Esta situación produce que el eje del vehículo se traslade hacia el lado donde las ruedas tienen mayor capacidad de frenado. Por este hecho, el vehículo puede hasta volcarse. Este defecto es imposible medirlo con el equipamiento que tenían las plantas antiguas, razón fundamental para la incorporación de este nuevo equipo.

En la actualidad, el inspector examina si hay fugas de líquido en el tambor de freno, lo cual no tiene relación con la prueba objetiva, que permite saber si el vehículo frenará en forma pareja e inmediata. O sea, el nuevo equipo mide la eficacia de frenado y el balanceo de las ruedas de los ejes delantero y trasero.

Esta prueba es absolutamente innovadora y permite, por ejemplo, saber que un automóvil marca Subaru Legacy, relativamente nuevo, tiene una eficiencia de frenado de 75 por ciento. El estándar de medición es de 30 por ciento; por lo tanto, cualquier vehículo con un porcentaje mayor que éste será aprobado. Ahora, esta información se la enviamos al usuario para que tome decisiones, se involucre en el problema y no se lo endose al Estado, situación que se produce al no pasar la valla mínima que está diseñada, por ejemplo, para un automóvil marca Peugeot 404, de 1970. Si una persona pagó mucho dinero por un buen automóvil, que tiene algunas fallas, debe ir con esta información al servicio técnico para solucionarlas.

Es una prueba nueva que no es más exigente, sólo que, por primera vez, hay una manera de cumplir las disposiciones que la ley establece en el sentido de que los frenos deben ser medidos en las nuevas plantas de revisión técnica. Esto no se hizo en el pasado, porque había contratos de concesión y no existían nuevas tecnologías o eran muy onerosas. Sin embargo, hoy no se da esta situación. Esta prueba es fundamental en un país donde hay tantos atropellos, más allá de que algunos conductores deben reparar sus frenos, lo cual no aumentará el nivel de rechazos. En la actualidad, los automóviles nuevos, que tienen gran capacidad de frenado, pasan esta prueba sin ningún problema.

Expresó que, respecto de la alineación, se está implementando un nuevo sistema que permite saber la convergencia o divergencia de las ruedas. Esto es muy importante para los vehículos de transporte público, especialmente los taxis, que recorren aproximadamente entre 70 u 80 mil kilómetros anuales, situación que se relaciona con el gasto de neumático; por lo mismo, este sector es uno de los que debe tener mejor alineadas las ruedas de sus vehículos y, en general, donde la capacidad de frenado y dirección estén en condiciones aceptables.

Es fundamental saber cuánta deriva tiene su automóvil por causa de la desalineación -no cuesta mucho dinero mantener una alineación adecuada-, lo cual es muy importante desde el punto de vista de una maniobra súbita. Por ejemplo, uno no sabe si los accidentes se deben a

que los conductores se desprecupan de su automóvil o se quedan dormidos al volante, con las consecuencias fatales posteriores. Es muy fácil realizar esta prueba, que se hace en forma manual.

Indicó que otro punto que es necesario considerar es el banco de prueba de amortiguadores, que sirve para evaluar la capacidad de amortiguación del sistema de suspensión, aspecto clave en la estabilidad del vehículo, que incide en los accidentes y la seguridad. Esta prueba se ha realizado hasta ahora sin problemas, pero se ha mejorado su objetividad.

Por otra parte, el detector de holguras sirve para apreciar visualmente fallas en las ruedas, en el sistema de dirección, de suspensión, de amortiguación, de frenado, entre otros. Es fundamental que haya personal capacitado para realizar estas pruebas, por lo cual las exigencias deben ser cada vez mayores en las plantas de revisión técnica.

Señaló que el análisis de gases es una prueba bien conocida. En general, se realiza muy bien en todo el país, especialmente en Santiago, donde se exige fuertemente para evaluar los niveles de emisión de contaminantes de los vehículos. De manera que se ha integrado esta prueba a las demás, porque la planta de revisión técnica automatizada entrega al usuario un certificado, donde no cabe la manipulación de la información por parte del personal.

Otro elemento utilizado en las nuevas plantas de revisión técnica es el luxómetro, que comprueba el reglaje, alineación e intensidad de las luces, con el fin de que el automovilista sepa lo que debe corregir, pero ninguna de éstas es causa de rechazo.

Explicó que esta prueba, a diferencia de las otras, tiene una característica especial en cuanto a que en Chile, aparte de cambiar las ampolletas, nadie sabe cómo regular las luces, porque nunca se ha exigido. Es distinto el caso de los frenos o de la dirección, que siempre han contado con talleres capacitados para hacer las regulaciones del caso. Es la primera vez que se miden las luces con un instrumento objetivo.

Indicó que en el tema de las pruebas está, por último, la inspección visual, que es inevitable para verificar el estado de los neumáticos, causa frecuente de rechazo de los vehículos, luces de estacionamiento y viraje, carrocería, etcétera.

Por otra parte, está el tema de las tarifas, que ha resultado del proceso de revisión técnica en las plantas automatizadas.

Hasta el momento, el costo de una revisión técnica ha sido del orden de los 2.500 pesos, que es muy barata. Todos los extranjeros se sorprenden por ello y preguntan cómo es posible financiar un sistema privado con tarifas tan bajas.

Explicó que el procedimiento se efectuaba por medio de una licitación pública. Si se presentaban diez o veinte interesados en una o varias concesiones, el que oponía el menor valor, incluso en forma irresponsable, fijaba las tarifas, aun cuando hubiera otros que contaban con tecnología sofisticada, situación que provocó un incentivo para manipular el sistema, a fin de conseguir un mayor mercado, porque con esas tarifas nadie podía amortizar equipos modernos para una revisión de vehículos.

En el caso de Santiago, se llamó a una licitación pública para reemplazar el sistema de revisiones técnicas, y se establecieron tarifas del orden de los diez, quince y dieciocho dólares en un proceso competitivo, donde deben cumplirse los requerimientos establecidos por el Ministerio, en orden a contar con instrumentos nuevos y su integración en una línea automática.

Planteó que entre los concesionarios no autorizados, algunos se presentaron con tarifas similares a las de Europa y otros países del orden de los 25, 30 y 35 dólares y que, por supuesto, perdieron frente a los primeros.

En consecuencia, el Ministerio piensa que se cumple en buena forma con el tema tarifario actual, sin perjuicio de reconocer que esta obligación equivale al costo de llenar un estanque una vez al año, a fin de que el dueño de un vehículo lo mantenga en buen estado.

Indicó que, en relación con el personal, es importante saber que todas las plantas deben tener un gerente técnico, el que debe ser un ingeniero civil; un jefe de planta, que debe ser un ingeniero de ejecución, mecánico o automotriz; un mecánico revisor, el que debe ser técnico mecánico automotriz y un ayudante mecánico. Éste es el personal mínimo. Por supuesto, las plantas tienen bastante más, aunque satisfacen el criterio una o dos personas. Pero lo que le interesa al Ministerio es el cumplimiento de ese mínimo necesario.

Planteó que la transferencia electrónica es un elemento nuevo que el Ministerio está interesado en imponer en las nuevas plantas de revisión técnica, que le parece tremendamente importante. Sirve para transmitir al Ministerio la información de los resultados de las revisiones técnicas efectuadas.

También permite -lo que es más importante- generar estadísticas para informar al usuario de la calidad del parque vehicular. O sea, se aprovecha la ventaja tecnológica de interconexión de red, computacional y de telecomunicaciones. El Ministerio no realiza esa función, pero posee toda la información para investigar mejor lo que pasa con el parque vehicular. Hoy también nos permite saber al instante, con la presencia de nuestros fiscalizadores en una planta, que están cambiando los resultados de la fiscalización, rechazándose un mayor porcentaje de vehículos, o que una planta determinada está muy por debajo de lo que es la estadística general.

Como todo proceso de fiscalización, esto sirve para tener información oportuna y actuar con prontitud y no tener que esperar que un usuario informe de una situación irreversible ocurrida en una planta de revisión técnica o que el Ministerio descubra una anomalía en alguna de ellas.

Señaló que el Ministerio desea evitar que una persona fallezca o que un niño sea atropellado, situación que, a su juicio, vale más que el millón de revisiones técnicas anuales que se hacen en Chile. Agregó que un porcentaje importante de personas intenta pasar bien las revisiones técnicas cumpliendo las normas establecidas. Todo proceso de control tiene rangos de incumplimiento, que puede ser de un 5 por ciento. Pero si existe un parque vehicular donde el 90 por ciento de las personas acata lo que establece la ley, significa que es exitoso.

Indicó que es su deseo destacar que de los 1.900 muertos que hay al año en Chile -casi la mitad son por atropellos- en los próximos años se obtendría una reducción de 5 por ciento en accidentes por fallas mecánicas si este sistema se homogeniza a nivel nacional, con las necesarias diferencias geográficas y otras que se puedan considerar.

Finalmente, señaló que es necesario destacar que existen tres elementos en el control de la calidad vehicular. Primero, la revisión técnica de vehículos, que se hace una vez al año, en las plantas de revisión técnica, tal como lo establece la ley.

Segundo, una norma que aprobó el Parlamento, por mayoría absoluta, que es la homologación de vehículos, la cual está por iniciarse. Tercero, el vehículo empieza a perder sus condiciones y es necesario revisarlo técnicamente. Por último, y muy importante, es el control de la calle efectuado por Carabineros de Chile. Muchas veces Carabineros de carreteras detiene un vehículo, se da cuenta de que tiene un grave problema técnico-mecánico y no lo deja seguir circulando, porque la ley le permite realizar esa fiscalización y también pasar el "parte" correspondiente, o hacer algo que proteja la vida del conductor, de los pasajeros y de los peatones.

Indicó que esto resume muy bien la situación actual del sistema de revisión técnica en Chile, el valor fundamental que tiene esta función y la voluntad del Ministerio de mejorarla substancialmente. Agregó que hasta la fecha no ha conocido ninguna proposición que plantee eliminar la revisión técnica en Chile, la cual fue instaurada en 1985, pero se critica que es deficiente y que no es objetiva.

Una nueva crítica es que puede ser una tecnología inaplicable en un país que tiene todavía vastos sectores de pobreza, pero le parece que estamos en la línea correcta de mejorarla, hacerla más objetiva y también equilibrar las cosas en el sentido de que el país tiene que adecuarse a estas nuevas tecnologías.

## **VI. PLANTEAMIENTOS DE LOS INVITADOS ACERCA DE LOS TEMAS MÁS RELEVANTES DE LA INVESTIGACIÓN.**

1. Sobre la conveniencia o inconveniencia de contar con un sistema de revisiones técnicas de vehículos motorizados en la Región Metropolitana.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Claudio Hohmann, señaló que, en relación con el tema de las plantas de revisiones técnicas, habría que preguntarse para qué hacer revisiones técnicas en Chile, en circunstancias que hay tanto vehículo nuevo, lo que lleva a pensar que se trata de un trámite inoficioso e inútil. Al respecto existen varias respuestas a dicha interrogante. La primera que habría que indicar es que la revisión técnica mejora los niveles de seguridad vial, pues la existencia de vehículos en buen estado disminuye la incidencia de accidentes y su gravedad. Eso está vastamente demostrado a nivel mundial y se piensa que Chile no debe ser la excepción a ese principio.

En segundo lugar, la revisión técnica compromete al usuario de un vehículo a mantenerlo adecuadamente. Por desgracia, esta situación, llevada a la práctica, no es así, por cuanto los dueños de los vehículos creen que, a pesar del paso de los meses o de los años, su automóvil continúa siendo seguros. Sobre el particular, habría que dar el siguiente ejemplo.

Explicó que la capacidad de frenaje de un Subaru Legacy es muy superior a la exigida por la norma y, por tal razón, normalmente se cree que es un vehículo seguro. Cuando un usuario se compromete a mantener su vehículo en buenas condiciones y, además, sabe que está fabricado bajo normas mucho más exigentes, que protegen su vida y la de quienes utilizan las vías, no sólo se someterá a la revisión técnica, sino, además, a pruebas adicionales que mejoren el chequeo.

En tercer lugar, es necesario explicar que la revisión técnica no responde a un simple capricho del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sino se trata de dar cumplimiento estricto al artículo 55 de la ley de Tránsito, que señala que los automovilistas deben mantener sus vehículos en perfecto estado de funcionamiento. Además, el artículo 94 de la ley de Tránsito establece que la revisión técnica de vehículos es un requisito obligatorio.

A mayor abundamiento, el artículo 94 hace mención expresa de aspectos que deben formar parte de la revisión, como son los sistemas de dirección, los frenos, las luces, los neumáticos y la combustión interna. Agregó que, en algunos casos, el actual sistema de revisión técnica no ha sido del todo exhaustivo, como debiera ser el chequeo de luces y frenos, pero el resto de los sistemas han sido objeto de controles más rigurosos.

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, señor Milton Bertín, indicó que es necesario tener en cuenta que uno de los componentes que debe tener cualquier programa de seguridad de tránsito es cautelar que los vehículos se encuentren en buenas condiciones de funcionamiento. Agregó que es de gran importancia saber que los

accidentes de tránsito dejan una secuela de 2.000 muertos y 50.000 heridos al año; sin embargo, desde una perspectiva individual, la probabilidad de resultar herido en un accidente es de aproximadamente una en trescientos años, y de encontrar la muerte, de una en cuatro mil años. Lo anterior ilustra muy bien el problema central de la seguridad de tránsito: gravísimo a nivel global, pero menor desde una perspectiva individual. Tanto es así, que se llega a la curiosa situación de tener que multar para que se respete la luz roja, en circunstancias de que no debería ser así, por cuanto está la propia vida en juego. Por lo tanto, si no se penalizaran las infracciones, las tasas de accidentes serían muy elevadas. Lo mismo sucede con la calidad de los vehículos. Si no existiera un sistema de certificación y seguimiento, los estándares de calidad serían bastante deficientes.

Ahora bien, sería bueno preguntarse si la calidad de los vehículos es un problema particular o público. Señaló que, a juicio de la Comisión, no es un problema exclusivamente privado y es legítimo, como una forma de cautelar el bien común, que el Estado se preocupe de que los vehículos que transiten por las vías públicas se encuentren en buenas condiciones. Agregó que consideraciones como éstas han llevado a que los países líderes en seguridad de tránsito planteen mantener sistemas de revisiones técnicas periódicas para medir la calidad vehicular.

El Asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señor Ricardo Bernal señaló que, respecto del nuevo sistema de revisiones técnicas, es importante manifestar lo siguiente.

Haciendo un poco de historia acerca de cómo se gestaron las concesiones de las nuevas plantas de revisiones técnicas, sería bueno explicar que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Subsecretaría de Transportes hicieron un análisis bastante crítico respecto de las concesiones de las plantas de revisiones técnicas vigentes existentes en el país hasta 1995; en particular, en el caso de Santiago, hay que tomar en consideración, además, que ese año comenzaban a vencerse los plazos de las concesiones que estaban otorgadas con anterioridad.

Indicó que la principal crítica que se hizo fue que había cierto desprestigio por la labor desarrollada por las plantas de revisión técnica y que existía gran descontento por parte de los usuarios. También existía un gran malestar por la poca homogeneidad que había en los resultados de las pruebas realizadas.

Además, se observó que existía un gran deterioro del sistema, en razón de la mala calidad del servicio prestado por los concesionarios vigentes, y mala atención del usuario que se daba y poca importancia a la identificación del concesionario ante el público.

Por otra parte, en el Ministerio existía la idea de que las plantas de revisiones técnicas estaban convertidas en talleres, donde la gente pagaba para cumplir con la obligación establecida en la ley de Tránsito. Esto es sin perjuicio de que, en el tema de emisiones de gases, especialmente en Santiago, se habían hecho algunas mejoras en los últimos años, a raíz de los graves problemas de contaminación.

Indicó que, en el resto de los temas de revisión técnica, el Ministerio concluyó que la calidad de la prestación de los servicios no era la adecuada. Además, el Ministerio efectuó un estudio respecto del tema y llegó a la conclusión de que una de las formas de mejorar la gestión de las plantas de revisión técnica era concentrar las concesiones en menos titulares, de manera de tener una fiscalización más focalizada y que los mismos concesionarios hicieran más explícita su imagen corporativa ante los usuarios, de manera que pudieran ser identificados de mejor forma, para, de esa manera, lograr mejores resultados.

Tal situación significa que se da un negocio aparentemente más rentable para los interesados que queden finalmente concesionados. Agregó que le tocó observar ciertas experiencias extranjeras, donde las concesiones están en pocas manos, prácticamente en una o dos, controladas por el Estado.

Expresó que en la actualidad existe gran tecnología en el mundo, razón por la cual se pueden hacer mediciones más objetivas y disminuir la intervención humana dentro de las inspecciones vehiculares.

Por lo tanto, el Ministerio determinó que era absolutamente necesario introducir modificaciones en el sistema de inspecciones, sobre la base de la nueva tecnología existente, de manera de medir situaciones tales como la mejor efectividad del frenado, la calidad de la suspensión y lo relativo al alineamiento del tren delantero. Todos esos factores tienen una gran importancia y, además, la ley de Tránsito los identifica claramente como los principales aspectos por realizar dentro de las inspecciones vehiculares.

El Capitán de Carabineros de Chile señor Luis Prieto señaló que es de gran trascendencia entender la importancia que tienen las revisiones técnicas en nuestro país, en razón de que son un elemento indispensable para controlar una variable que influye en los accidentes de tránsito, sobre todo en Chile, donde no hay una cultura formada de mantener los vehículos en óptimas condiciones.

## 2. Sobre el efecto de las revisiones técnicas en materias de congestión y de contaminación.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Claudio Hohmann, señaló que es de gran trascendencia conocer la importancia que tiene el analizador de gases, que es una prueba bien conocida y que, en general, se realiza muy bien en todo el país, especialmente en la ciudad de Santiago, donde tiene una fuerte exigencia para evaluar los niveles de emisión de contaminantes de los vehículos. Ésta es una prueba que también se realiza en las plantas de revisiones técnicas automatizadas y se entrega al usuario un certificado, donde no cabe la manipulación de la información por parte del personal.

Explicó que, en relación con las revisiones que se hacen en Santiago, respecto de las emisiones, se produce cierta confusión. Agregó que, en conexión con este tema de la contaminación, es del caso reconocer la gran contribución que ha tenido el gremio del transporte de pasajeros en este hecho. Ha realizado un gran aporte para disminuir las emisiones contaminantes por vehículo. La descontaminación vehicular se ha debido a que en la actualidad ingresan sólo automóviles catalíticos, en el caso de los buses, porque más de la mitad tienen motores ecológicos, lo cual los hace mucho menos contaminantes, y los nuevos taxis, porque buena parte son catalíticos.

Planteó la problemática que significa el crecimiento del parque vehicular y el de la movilidad. Santiago ya no descansa los fines de semana, como hace diez años, y ni siquiera en la noche, en que también hay mucho flujo vehicular. Además, recordó que, hace algún tiempo, entre la hora de almuerzo y la tarde se producía cierto relajo de vehículos, lo cual ocasionaba cierta ventilación atmosférica.

Finalmente, recalcó que en la actualidad existe gran severidad en la revisión técnica de los buses para el transporte de pasajeros. Es muchísimo más exigente que la que se hacía en el año 1990. Los motores son mucho mejores y, además, existe una serie de causas que ha llevado a que contaminen muchísimo menos, lo que no significa que Santiago no tenga un problema de contaminación grave.

El Director de la II Región de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, señor Juan Donoso, indicó que ha analizado en profundidad la situación histórica de la contaminación ambiental. En tal situación, la Conama hizo una de-

claración hace un año y medio respecto del problema del medio ambiente en la Región Metropolitana. En esa oportunidad, se conformó una comisión integrada por técnicos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quienes dijeron que una de las formas de detener la contaminación era buscar una nueva tecnología para imponer más exigencias a las revisiones técnicas. Eso fue publicado en aquel entonces en el diario "El Mercurio".

Señaló que la visión que tiene, como dirigente de la Segunda Región y basado en las informaciones que ha leído respecto del tema, es que el problema del Gobierno en este momento, a su juicio, no es el de las revisiones técnicas; el problema más grave que tiene es el de la congestión vehicular que se está produciendo en todas las regiones del país. Entonces, como legalmente no puede implantar la restricción vehicular presentó el proyecto de tarificación vial, el cual fue rechazado por el Congreso Nacional y retirado dos o tres veces. Lo que pasa es que el Ejecutivo no ha tenido un mecanismo legal para descongestionar la ciudad de Santiago.

De allí nació la idea del Ministerio. "Basándose" en la ley de Tránsito, decidió cambiar el sistema de revisiones técnicas, sin tener que modificar ninguna norma legal, para descongestionar las principales vías del país. Por tal motivo, se dispuso cambiar el sistema de las plantas de revisiones técnicas. Ésa es la realidad. Dichas plantas, en realidad, no tienen como objeto principal bajar los índices de accidentes o de muertos en el país, sino que lo que se desea es buscar una solución para afrontar el problema de la congestión vehicular que se está produciendo en el país.

Con estas nuevas plantas, se está eliminando, más o menos, el ochenta por ciento de los automóviles -en razón de que se les hace difícil pasar las pruebas que se realizan en las nuevas plantas-, sin necesidad de tener que establecer restricción vehicular. Así se eliminan todos los autos viejos existentes en el país. Ése es "el verdadero objetivo" que persiguen las nuevas plantas. Es algo que no lo dice ni el Gobierno, ni el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que plantea que con estas nuevas plantas sólo se persigue evitar más muertos o que haya vehículos en mejores condiciones. Recalcó que el problema de trasfondo es la congestión vehicular. Para ello se creó este nuevo sistema de plantas de revisiones técnicas, que no sólo perjudica directamente a la locomoción colectiva, sino que a toda la clase media que tiene un vehículo antiguo. En el país más del noventa por ciento de los vehículos son anteriores a 1990, los que están produciendo una gran congestión y que no pueden renovarse, por problemas económicos o de otro tipo.

Indicó que la situación que aprecian, como gremio, es que el tema de las revisiones técnicas ha llevado a distorsionar la realidad que se está tratando de corregir. Si esto prospera y las plantas se instalan en el país, los parlamentarios le solucionarán al Gobierno el problema de la congestión vehicular que no se pudo corregir a través de una ley.

Ése es el punto que se aprecia. La finalidad de las nuevas plantas de revisiones técnicas es eliminar parte del enorme parque automotor, que en este momento está provocando gran perjuicio a nuestra nación. A Chile ingresa cualquier chatarra del exterior. Los países norteamericanos y los de la Comunidad Europea exigen alta tecnología a los fabricantes de vehículos. En cambio, en nuestro país no existe control de calidad; aquí llegan los vehículos malos y los compramos.

Por eso, el Ministerio de Transportes dictó un decreto que establece que toda persona que adquiere un vehículo nuevo está exento de revisión técnica por dos años. Porque sabe que esas máquinas también serán rechazadas.

En consecuencia, el problema lo tiene el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que, utilizando la ley de Tránsito, está llevando adelante estas famosas plantas, con enorme perjuicio para el sector.

Indicó que, como dirigente nacional, le corresponde recorrer el país, y ha observado que la congestión vehicular es enorme en todas partes. Como legalmente no hay forma de restringirla, se busca la forma más fácil: eliminar los vehículos de la locomoción colectiva.

Reiteró estar en contra de las plantas nuevas, no sólo porque los van a eliminar como vehículos de locomoción colectiva, sino que también hay una gran cantidad de vehículos anteriores a 1990 y cuyos propietarios son de clase media.

Señaló que ésa es la apreciación que tiene sobre el tema. Los parlamentarios deben evaluar cuánta verdad o falsedad hay en ello. Se trata de aplicar la lógica. Se presentaron dos iniciativas relativas a la tarificación vial con la finalidad de buscar descongestionar Santiago, las cuales fueron rechazadas, y, un año y medio después, aparecen estas nuevas plantas de revisiones técnicas, que eliminan vehículos con el mismo propósito. Total, con eliminar en la Región Metropolitana el ochenta por ciento de los vehículos, se termina el problema de la congestión.

Expresó que, a su juicio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones nos lleva por un sendero equivocado para que discutamos respecto de los beneficios o perjuicios de las nuevas plantas. Sin embargo, si esto se logra sacar adelante, se solucionará un serio problema de congestión vehicular, y no de mortalidad por accidentes de tránsito como se ha planteado por parte del Ministerio, porque las estadísticas han demostrado claramente que los accidentes se producen por fallas humanas y no técnicas. Agregó que es una situación que ha demostrado la Siat, organismo de Carabineros de Chile, que ha señalado que el 99 por ciento de dichos accidentes se deben a fallas humanas y que la gran mayoría de ellos se producen en las carreteras y no en los radios urbanos.

Por lo tanto, señaló que no es necesario cambiar o mejorar el sistema de revisiones técnicas o establecer especificaciones técnicas más claras para solucionar el problema de la congestión vehicular en el país.

El ingeniero asesor de la empresa "Revisiones Santiago" señor Carlos Román señaló que es de gran importancia entender que el control de las emisiones de los vehículos ha sido factor fundamental. Agregó que es necesario saber que con este nuevo sistema no se termina la contaminación en Santiago, porque sus componentes son muchos, pero, desde el punto de vista de lo que corresponde a las fuentes móviles, el problema se ha ido minimizando, lo que es un efecto positivo para descontaminar la capital.

El Director del Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señor Nuncio Lama, señaló que el convertidor catalítico es lo mejor que se ha descubierto hasta el momento para eliminar o controlar la contaminación. Nació en 1975, en Estados Unidos, y no se ha encontrado nada mejor. Explicó que el convertidor catalítico no trabaja por sí solo, sino que lo hace por un sistema de inyección electrónica y por retroalimentación, que permite quemar las emisiones en forma perfecta.

Indicó que un vehículo sin inyección electrónica, sin el retroalimentador y sin convertidor catalítico, pero con carburador, comparado con un modelo igual, contamina 15 veces más con monóxido de carbono, 3 veces más con óxido de nitrógeno y 12 veces más con hidrocarburo.

Entonces, si hablamos de que los hidrocarburos reaccionan en el aire con el NO<sub>3</sub>, que producen el ozono -en Santiago, aparte de los contaminantes, existe el problema del ozono-, los vehículos con convertidor catalítico nos están ayudando mucho a solucionar la contaminación. Por lo tanto, se podría señalar que la contaminación ambiental no se ha reducido, pero si no se hubiera implementado el sistema para los automóviles catalíticos, existirían serios problemas de salud. Con 240 mil vehículos más, contaminando 15 veces más, las cur-

vas de proyección son interminables; con tal situación no estaríamos en condiciones de poder respirar en Santiago.

El académico de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile señor Roberto Corvalán planteó que la revisión técnica es uno de los eslabones que ha contribuido a reducir las emisiones contaminantes en la capital. Alguien podría preguntarse dónde está dicha disminución, dado que continuamente estamos a punto de una preemergencia. No obstante, no estamos igual que antes. La respuesta es muy sencilla. Si se considera la forma como ha crecido el parque automotor en los últimos años, si existiera la tasa de emisión que había antes de la incorporación del convertidor catalítico, quizás habría un porcentaje de preemergencia al año mucho mayor.

El Capitán de Carabineros de Chile señor Luis Prieto señaló que las revisiones técnicas y la contaminación están íntimamente ligadas a las infracciones que se cursan por expeler humo visible por el tubo de escape. Al respecto, sería bueno indicar se ha producido una reducción notable de las infracciones entre 1995 y lo que va corrido del año 1997. Esto se debe, fundamentalmente, al control que ejerce Carabineros de Chile y a las revisiones técnicas.

Planteó que las notificaciones que se cursan por infracciones, por no cumplir la restricción vehicular, han aumentado entre 1995 y 1997. En todo caso, esta situación no tiene relación con la calidad de conservación o mantenimiento del vehículo, pero sí con la actitud del usuario del vehículo frente a las normas establecidas.

Agregó que, a su juicio, al no existir un adecuado control, habrá mayor número de vehículos expeliendo humo visible o emitiendo contaminantes o circulando los días en que les corresponde restricción, situación que no significaría ningún tipo de incentivo para los conductores que desean hacer un esfuerzo de ahorrar a fin de comprar un vehículo con convertidor catalítico. Miradas desde estos puntos de vista, también es adecuado mantener las revisiones técnicas.

El Director Técnico de la Comisión Nacional del Medio Ambiente de la Región Metropolitana, señor Gianni López, señaló que el Gobierno ha trabajado durante más de un año en la creación de un plan de descontaminación de Santiago, de acuerdo con las disposiciones de la ley General del Medio Ambiente y de sus reglamentos. Dentro de ese plan, habida consideración de la alta incidencia en el problema, los automóviles son objeto central de las medidas que tienen que ver con el transporte.

Indicó que, de las 280 mil toneladas anuales de monóxido de carbono, el 92% es emitido por el transporte. Dentro de éste, la mayor responsabilidad le cabe al transporte privado. En la emisión del óxido de nitrógeno, la responsabilidad del transporte es del 70%, con participación importante del transporte privado. Otros contaminante son los compuestos orgánicos volátiles, en el que el transporte aporta el 46% y en el que también participa en forma importante el transporte privado.

Explicó que el plan de descontaminación pretende llegar a la mitad de las emisiones actuales, para lo cual se han adoptado 130 medidas de diversa naturaleza. Ninguna de las medidas solas tiene una efectividad de más del 5%. Dentro de ellas, el buen mantenimiento de los vehículos es muy importante para lograr la buena calidad del aire.

Para reducir las emisiones en el transporte, hay que atender a la fuente de los contaminantes. Esas fuentes son los aspectos técnicos de los vehículos y el uso de los mismos. Históricamente, se ha atacado el componente tecnológico, para no restringir la libertad de usar el vehículo, siempre que se haga bajo determinadas condiciones: el buen mantenimiento del vehículo y la producción de vehículos nuevos más limpios. El plan de descontaminación aplicado desde 1990 fue fuerte en este aspecto, pero no ha sido exitoso.

Sin embargo, se ha avanzado en hacer mayores exigencias tecnológicas, que han significado mejorar las revisiones técnicas, mejorar las normas de emisión y hacer a los fabricantes de vehículos las mismas exigencias dictadas por la Agencia de Protección del Medioambiente (EPA) de Estados Unidos.

Señaló que las inspecciones técnicas cumplen un papel decisivo en la descontaminación. Ningún plan de descontaminación en el mundo ha dejado de considerarlas. Más aún, es la primera herramienta a la que se recurre en Europa, Japón, México y Brasil. Ello se debe a que las emisiones de los automóviles son muy sensibles al mantenimiento. (Si a un automóvil no se le cambia el filtro de bencina cuando corresponde, la gasolina sigue entrando en la misma cantidad, pero entra menos aire, lo que hace que una parte del combustible no se quemé, lo que produce más emisiones. Si no se cambian las bujías, la combustión será mala, porque la chispa es muy pobre y se emitirán más contaminantes). No obstante, no existe un comportamiento espontáneo de los conductores para mantener su vehículo en buenas condiciones, por lo cual hay que controlar su estado mediante las inspecciones técnicas. La revisión técnica no persigue que los autos no contaminen, ya que eso es imposible. El objetivo es que los vehículos emitan dentro de lo que es normal según su tecnología. Sin revisión técnica, no habrá mantenimiento del vehículo. Ello conllevaría, en medio año, un aumento del 35% al 50% de las emisiones. Un automóvil sin convertidor catalítico emite 30 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro, mientras que el que tiene convertidor emite 5 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro.

Indicó que una de las medidas que se ha evaluado es la de hacer una segunda revisión técnica dentro del año a los vehículos sin convertidor catalítico, limitada solamente a los gases, ya que ello permitiría reducir los niveles de emisiones.

Además, se ha planteado desincentivar el uso del automóvil, sobre todo en el caso de los particulares. Respecto de esto, lo más importante es que cada vez que una persona viaje, ese traslado sea lo menos contaminante posible. Desde ese punto de vista, las emisiones por pasajero son menores en el transporte colectivo. Hoy, más del 60% de las personas en Santiago viajan en microbuses. La idea de mejorar el transporte colectivo es para que ese porcentaje no disminuya, sino que aumente, ya que las personas que viajan en microbuses aspiran a tener un automóvil aunque tenga algunos años de uso, que es el que contamina más.

Por último, señaló que el parque vehicular de Santiago es de 600 mil vehículos. De ellos, 200 mil tienen convertidor catalítico y 400 mil no lo tienen.

El Presidente de Taxis Colectivos de la Escuela Militar, señor Ricardo Riveros, señaló que una de las razones por las cuales se instalaron las plantas de revisión técnica fue para reducir la contaminación. Para tal efecto, los países desarrollados sólo hacen análisis de gases, pero no de aspectos técnicos.

Indicó que el nuevo sistema de revisiones técnicas es lentísimo, muy rígido y crea muchos atochamientos. Además, parece inexplicable que, si existe un sistema económico de libre mercado, por qué motivo debieron cerrar las plantas antiguas, en vez de haberlas mantenido y de que pudieran haber cambiado en forma paulatina.

Por otra parte, señaló que el gremio siempre ha sido partidario de congelar el parque vehicular. Pero, siempre que lo ha podido plantear, se le ha hecho ver la inconstitucionalidad de dicha medida. Añadió que, para ser taxista, actualmente sólo se requiere tener un vehículo de determinadas características e inscribirlo en el registro correspondiente en el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Es por eso por lo que la cantidad de taxistas ha aumentado y por lo que los sueldos han disminuido.

También es bueno plantear que la mayoría de los accidentes de tránsito se deben a fallas humanas y no mecánicas.

Reiteró finalmente que si lo que se quiere hacer es combatir la contaminación, sólo deben revisarse los gases de los vehículos.

El dirigente sindical de la Línea 510, provincia Cordillera señor Luis Alberto Caré indicó que continuamente se está planteando el tema de la contaminación ambiental, la cual es producida por vehículos de todo tipo. En relación con ella, es preciso señalar que las plantas de revisiones técnicas de punta no sirven de mucho si no se cuenta con combustibles adecuados, que sean menos contaminantes (bencina y petróleo) y que existan mejores servicios de transporte público.

3. Sobre el efecto de las revisiones técnicas en la seguridad vial. (Referencia a la variación en la tasa de accidentes y si en ello han influido las causas por las que los vehículos son rechazados).

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Claudio Hohmann, indicó que deseaba referirse al porcentaje de rechazo de vehículos con y sin presencia de un fiscalizador del Ministerio de Transportes en las plantas de revisiones técnicas.

Respecto de la locomoción colectiva, el porcentaje de rechazo es del 43 por ciento la primera vez, el cual aumenta al 50 por ciento cuando el fiscalizador se encuentra presente en la planta de revisión técnica.

En taxis y camiones, baja al 38 por ciento y aumenta al 44 por ciento con la presencia del fiscalizador.

En los vehículos particulares, también hay un altísimo porcentaje de rechazo en la primera vez: el 35 por ciento. En este caso, es interesante destacar que ese porcentaje es el mismo con o sin la presencia del fiscalizador del Ministerio, lo que demuestra que son otros vehículos los que presentan problemas para pasar por primera vez la revisión. Agregó que son los típicos indicadores históricos. No hay cambios importantes en este rechazo, ya que más o menos se mueve entre el 30 y el 50 por ciento.

Ahora, si alguien piensa que la revisión técnica no es útil en Chile, los estudios demuestran lo contrario, pues quienes son rechazados tienen el deber de reparar lo que tengan en mal estado, como, por ejemplo, la suspensión, la dirección, los neumáticos, etcétera, lo que demuestra que en la segunda vez el vehículo viene en mejores condiciones para circular en forma más segura.

Por otra parte, señaló que el porcentaje de rechazo es igual al de los años 1994 y 1995. Son índices históricos que no han variado mayormente. No se espera que suban estos índices de rechazo.

Es bueno preguntarse cuáles son las principales causas de rechazo.

Explicó que las siguientes son las principales causas de rechazo. En la locomoción colectiva, en instrumentos y velocímetros, el 23 por ciento; luces y sistemas eléctrico, el 18 por ciento, y en emisiones, el 9 por ciento. En taxis y camiones, por motivos de dirección, el 27 por ciento; en seguridad y accesorios, el 21 por ciento, y en emisiones, sólo el 3 por ciento. En vehículos particulares, en luces y sistema eléctrico, el 20 por ciento; en dirección, el 18 por ciento, y en emisiones, el 10 por ciento.

Por último, señaló que el proceso de revisión técnica detecta un porcentaje importante de rechazos en vehículos que no están en perfecto estado de mantenimiento, además de que son causa relevante en los accidentes de tránsito.

El ingeniero asesor de la empresa "Revisiones Santiago" señor Carlos Román señaló que, en relación con la tasa de accidentes, es preciso decir que los grandes problemas en este ám-

bito son producto de los accidentes por fallas humanas, toda vez que la prevención de los que pueden ocurrir por fallas mecánicas depende del control del mantenimiento de los vehículos, lo que significa realizar la revisión técnica en forma responsable.

Toda la maquinaria instalada en las nuevas plantas permite revisar en forma más segura, eficiente y más confiable los vehículos de los usuarios. Por ejemplo, los frenos no se revisaban científicamente hasta hace un par de meses. Explicó que a las nuevas plantas se ha incorporado personal calificado. Cada planta está a cargo de un ingeniero mecánico. Se ha incorporado tecnología computacional para que la participación humana sea mínima. Tanto es así, que el mecánico no sabe exactamente hasta el final del proceso si el vehículo ha sido aprobado.

Por otra parte, indicó que los porcentajes de rechazo, históricamente, se mantienen. También se da el caso de que hay usuarios a quienes les gusta ir a las plantas revisoras para que previamente les revisen el vehículo y les digan lo que está mal. En tal caso, el usuario repara su vehículo y después vuelve. En ese caso, no tiene costo la segunda pasada en el sistema, salvo situaciones donde se tenga que usar instrumental nuevo.

Tampoco se puede decir que la tecnología es tan sofisticada como para que no se le pueda aplicar al parque automotor nacional. Los vehículos de los años 56 y del 70 que pasan por las plantas también aprueban la revisión, en la medida en que cumplan con determinadas características. La infraestructura vial del país es compatible con cualquier sistema. No se requieren carreteras con calzadas de determinadas condiciones para que pueda funcionar.

Finalmente, planteó que la gran dificultad que se ha enfrentado ha sido el proceso de depuración de, por lo menos, dos días de duración que tiene cualquier sistema de “software” cuando se echa a andar. Pero los dirigentes gremiales han levantado su voz para decir que éste es un sistema que está en contra de ellos, que sus vehículos no pasan las pruebas, que son su fuente de trabajo y muchas cosas más.

El académico de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile señor Roberto Corvalán señaló que no tiene estadísticas sobre el porcentaje de vehículos que han sido rechazados con el sistema nuevo en comparación con el anterior. Añadió no tener estadísticas, en razón de que no tiene sentido hacerlas todavía. Una recomendación que puede dar al respecto es hacer un seguimiento ahora que existe la posibilidad de utilizar un sistema computacional y que se transmiten los datos en línea con el Ministerio. Hay mucha información, no sólo para tener la estadística per se, sino también para detectar algunos errores de procedimiento a futuro. No obstante, hay que tener cuidado.

Indicó que, en un primer momento, es de esperar un aumento del rechazo, pero no porque las exigencias sean mayores, sino porque una parte de nuestro diagnóstico demostró que hubo manipulación ilícita del proceso de revisiones técnicas, las cuales, por ejemplo, se vendían. Si se considera que eso no ocurrirá o que se presentará en menor cantidad, y si se piensa que todavía hay personas que deseen obtener en forma ilícita el certificado de revisión técnica, porque su vehículo no está en condiciones, tal situación, obviamente, producirá un aumento del rechazo.

El Secretario de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región, señor Rafael Poblete, señaló que en dos oportunidades le tocó concurrir a las nuevas plantas de revisiones, a fin de conocer su funcionamiento.

Explicó que, a la luz de los resultados observados en ambas visitas, se puede afirmar en forma responsable que el nivel de rechazo es altísimo. Agregó que en junio, en compañía de otros dirigentes estuvo todo un día en una planta clase A, del sector sur, donde se rechazó el ciento por ciento de los vehículos, del cual el 70 por ciento eran colectivos. El 22 de abril,

concurrió durante tres horas a la planta clase B, de la calle Constantino, donde se revisaron cinco vehículos, de los cuales se rechazaron cuatro. El único aprobado fue un furgón del año 1996, con 25 mil kilómetros recorridos y muy poco uso, ya que aún conservaba el plástico del respaldo posterior.

El Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región, señor Guillermo Henríquez, planteó que el porcentaje de rechazo de las nuevas plantas -de las cuales se está haciendo un profundo análisis científico-técnico, reconocido por la autoridad ministerial de Temuco-, es del 22 por ciento. Es lo que reconoce el Secretario Regional Ministerial de Transportes. En la ciudad de Temuco hay 1.233 taxis colectivos y en toda la región 1.900. El 22 por ciento de rechazo que señala la autoridad significa que en la Novena Región 400 ó 500 máquinas serían rechazadas. Si el vehículo es rechazado tres veces, es dejado fuera de circulación, situación que es tremendamente preocupante para el gremio.

El Presidente de la Asociación de Dueños de Plantas de Revisión Técnica, señor Alejandro Riquelme, expresó que el porcentaje de rechazo que hay en las nuevas plantas de revisiones técnicas es del 80 y 90 por ciento. Sin embargo, se ha señalado por la televisión que el porcentaje de rechazo es sólo del 27 por ciento, igual a lo que se producía en las plantas antiguas, situación que no corresponde a la realidad que plantean las autoridades de gobierno.

El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, señor Carlos Frez, planteó que en las plantas de revisión técnica convencionales existía el hábito de que rara vez se aprobaba la primera revisión. Agregó que la Conatacoch maneja cifras distintas de las que tiene el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La primera estima que el porcentaje de rechazo es del 80%, mientras que el Ministerio dice que es del 40%.

Además, es preciso señalar que los vehículos particulares y los de transporte escolar van a hacer sus revisiones técnicas fuera de la Región Metropolitana. La autoridad está tratando de evitar ese éxodo, con lo que está brindando protección al nuevo sistema.

La dirigente sindical de taxis colectivos de Talagante señorita Carolina Zúñiga manifestó que, si actualmente un vehículo sometido a revisión técnica es rechazado tres veces, se le cancela su inscripción, con lo que los taxistas quedan sin su fuente de trabajo. Eso es especialmente grave en el caso de los vehículos nuevos (de 2, 3 ó 4 años de antigüedad) y con convertidores catalíticos.

4. Sobre el costo que las revisiones técnicas han significado para los usuarios (distinción entre el antiguo y el nuevo sistema).

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señor Ricardo Bernal explicó que siempre el Ministerio ha efectuado licitaciones tomando en cuenta el concepto de dejar calificados a quienes técnicamente presenten las mejores propuestas y después reasignar a quienes presenten la menor tarifa

Desde el punto de vista económico, esto parece muy razonable, sobre todo por el desconocimiento de las diferentes inversiones que tendrán que hacerse por parte de los nuevos concesionarios.

Por esa razón, las revisiones técnicas siempre han sido de valor bajísimo, sin considerar que son bastante especializadas. Es el trabajo de un mecánico que revisa un vehículo en un período de tiempo corto y verifica si las condiciones del vehículo están de acuerdo con lo exigido en las normas. De hecho, la experiencia extranjera indica que las tarifas son mucho más altas que las que cobran hoy en Santiago las nuevas plantas de revisiones técnicas. Agregó no recordar los valores que se cobran en el extranjero, pero son mucho más que 20 dólares.

El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, señor Carlos Frez, planteó que, cuando funcionaban las antiguas plantas de revisiones técnicas, pagaban 3.300 pesos por una revisión, y hoy les cobran hasta 8 mil pesos. Además, cuando son rechazados, deben pagar de nuevo, situación que por supuesto les afecta bastante.

El Vicepresidente de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, señor Héctor Sandoval, explicó que el valor que deben pagar en la actualidad en las plantas de revisiones técnicas depende del tipo de revisión que tengan que hacer.

Cada revisión tiene un precio. Se pagan las revisiones de las cosas que encuentran en mal estado.

Indicó que el valor que cobran las actuales plantas de revisiones técnicas, tomando en consideración el tipo de revisión que desean hacer, puede llegar a tener un costo de hasta el 75 por ciento del precio del valor total, excepto si se debe realizar de nuevo la revisión de gases, que tiene un valor definido, el que podría pasar del ciento por ciento del valor de la revisión.

En consecuencia, mirado esto desde el punto de vista comercial, todo indica que al dueño de la planta no le conviene aprobar la revisión técnica la primera vez, a fin de que el vehículo tenga que volver cuatro o cinco veces.

El ingeniero asesor de la empresa “Revisiones Santiago” señor Carlos Román planteó que el valor de 12 dólares que se cobra por las revisiones técnicas, a su juicio, es bajo, si se compara con el que se cobra a nivel internacional, que está por sobre los 50 dólares.

Señaló, por otra parte, que Revisiones Santiago estima que algunas personas que están en contra del sistema lo hacen exclusivamente por afanes comerciales, porque seguramente pertenecían al sector antiguo.

El Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región, señor Guillermo Henríquez, señaló que es importante destacar que el valor que cobran las nuevas plantas de revisiones técnicas es el ciento por ciento más alto que el de las antiguas. Por ejemplo, si antes una revisión costaba 4.500 pesos, ahora cuesta alrededor de 12 mil o 15 mil pesos; por segunda vez, 10 mil pesos, y por tercera vez, 5 mil pesos. Si el auto es rechazado, tiene que ir a un servicio técnico. Entonces, cabe preguntarse si el dueño estará en condiciones de pagar esa reparación de un taxi colectivo. Es obvio que no puede pagar; es imposible. Por desgracia, ésa es una realidad. Agregó, por otra parte, a título informativo, que cuando la planta de revisión técnica detecta una falla eléctrica, detecta la falla de todo el sistema eléctrico, en razón de lo sofisticado de los equipos, y resulta que tan sólo puede ser una ampolleta la que ocasiona el problema, razón por la que será necesario ir a un servicio eléctrico, y habrá que entender el valor que pide la Bosch en la zona para reparar la anomalía.

El Vicepresidente de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, señor José Becerra, señaló que, respecto del precio que cobran las nuevas plantas de revisiones técnicas, es preciso indicar que en Santiago las revisiones del antiguo sistema tenían un costo de \$3.000. Las nuevas subieron bastante ese precio. En Valparaíso, las que están en funcionamiento cobran \$9.680. Las automatizadas cobrarán aproximadamente \$30.000 por revisión, monto que los taxis colectivos deben pagar dos veces en el año. Si a eso se agrega que en las plantas automatizadas hay que pagar nuevamente cuando un vehículo vuelve luego de ser rechazado la primera vez, se llega a la conclusión de que por este concepto el gremio se verá tremendamente afectado.

El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile, señor René Gutiérrez, planteó que es necesario aclarar ciertos puntos de discrepancia, como el del doble cobro en las plantas revisoras con ocasión de las segundas revisiones luego de ser rechazados los vehículos en la primera. La segunda revisión técnica es para verificar que se hayan subsanado los defectos detectados en la primera y, en consecuencia, debería ser gratuita. Por otro lado, en las nuevas plantas revisoras se hace uso indebido del rechazo, ya que incluso se han rechazado vehículos ya reparados.

Por lo tanto, reiteró que el principal problema que existe en las plantas de revisiones técnicas es el del doble cobro y el plazo de quince días que se otorga para reparar los vehículos.

El Tesorero Nacional de la Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile, señor Norberto Silva, señaló que, en relación con los rechazos que se producen en las diferentes plantas de revisiones técnicas, es preciso destacar que hay rechazos absurdos, ya que en algunos casos se trata de defectos que se pueden reparar fácilmente. Sin embargo, igual se cobra por la segunda revisión. Esto se debe a que los propietarios de las nuevas plantas de revisiones técnicas pretenden recuperar en el corto plazo la inversión que efectuaron.

Por lo tanto, solicita que se le pida al Ministerio, establezca que la segunda revisión sea gratuita, si se efectúa dentro del plazo de quince días de realizada la primera.

5. Sobre el proceso de licitación de las nuevas plantas revisoras y la adjudicación de los contratos de concesión.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Claudio Hohmann, explicó que el proceso de licitación efectuado por el Ministerio para las nuevas plantas de revisiones técnicas se hizo en base a la transparencia que debe existir en toda licitación pública para otorgar la concesión. La única experiencia que existe sobre las nuevas plantas automatizadas es la que se hizo para Santiago -proceso que se vio sometido a no pocos problemas-, hecho del cual finalmente tomó razón la Contraloría General de la República. Recordó que se hizo un llamado a licitación por parte del Ministerio, a través de las respectivas bases; se presentaron los postulantes a concesionarios, y finalmente, unos ganaron y otros perdieron. En este proceso hubo severas observaciones de los que perdieron, todas conocidas oportunamente por Contraloría General de la República, la que se pronunció por no tomar razón en dos trámites consecutivos y, en el fondo, recogió la opinión de varios que perdieron en cuanto a que no se había cumplido con algunas de las condiciones que establecieron las bases.

Expresó que, a su juicio, esto era bastante formal. Por ejemplo, una parte de las bases decía que no se podían presentar documentos en colores, porque no nos queríamos llenar de manuales sobre tecnologías. Alguien encontró que uno de los certificados pedidos por el Ministerio venía con un reborde de color, por lo cual la Contraloría acogió un reclamo de los competidores en cuanto a que era un documento en colores y que estaba fuera de bases. Sin embargo, los tribunales zanjaron la cuestión a favor, diciendo que ese aspecto no contravenía el espíritu ni y la letra de las bases y ordenó a la Contraloría la toma de razón de los tres contratos.

Indicó, además, que la Corte Suprema calificó la acción del Contralor de ilegal y arbitraria.

Manifestó que con esto no decía nada contra la Contraloría, porque estas actuaciones fueron entre ella y los privados. El proceso fue transparente. Tanto él, como Subsecretario de Transportes en ese entonces, como el ex Ministro Irureta destinaron la mejor gente del Ministerio para realizar este proceso, justamente porque se conocía el grado de conflicto que iba a tener. Agregó que el proceso fue extraordinariamente exitoso, ya que no se pudo sostener

nada sobre la falta de transparencia frente a los tribunales y a la Contraloría General de la República.

El Presidente de la Asociación de Dueños de Plantas de Revisión Técnica, señor Alejandro Riquelme, expresó su deseo de reiterar ante la Comisión las denuncias hechas ante las autoridades y ante la justicia, por la falta de transparencia y las anomalías cometidas en el proceso de adjudicación de las concesiones de plantas de revisión técnica.

Señaló que el 18 de diciembre de 1995 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones comunicó a su Asociación el resultado de la licitación. En esa oportunidad, ella hizo muchos reparos al proceso de adjudicación de las concesiones. Por ejemplo, una empresa extranjera, que se adjudicó el primer lugar, porque, según se dijo, presentó una excelente oferta técnica, no cumplió con las bases, al presentar tres sobres con oferta tarifaria.

La empresa S.G.S., que hasta una semana antes de abrirse las ofertas técnicas prestaba servicios al Ministerio como fiscalizadora, participó en la elaboración de las bases y, por ética, debió quedar fuera y, finalmente, renunció.

Planteó que el 22 de diciembre de 1995 solicitó de la Contraloría General de la República que investigara las irregularidades producidas en el proceso de adjudicación de estas concesiones, petición que fue rechazada en tres oportunidades por el señor Contralor General. Las denuncias fueron hechas sobre aspectos puntuales de los que se dieron cuenta al analizar las ofertas técnicas de los demás oferentes, que son públicas una vez terminado el proceso.

El Vicepresidente de la Asociación de Dueños de Plantas de Revisión Técnica, señor Marcelo Avaria, señaló que, a raíz del proceso de licitación de las nuevas plantas de revisiones técnicas, han tenido que peregrinar casi 18 meses por oficinas públicas, por diferentes Ministerios, por la Contraloría, Corte de Apelaciones y Suprema, y hoy por esta Comisión de la Cámara de Diputados, buscando las instancias legales, judiciales, administrativas o políticas, para dar a conocer las numerosas arbitrariedades e irregularidades que, desde sus inicios, han acompañado al proceso de licitación pública de cuatro concesiones para la operación de plantas de revisión técnica de vehículos motorizados para la Región Metropolitana, convocado por el Ministerio de Transportes a comienzos de 1995.

El Jefe de la División de Vivienda y Urbanismo y de Obras Públicas y Transportes de la Contraloría General de la República, señor Patricio Pérez, indicó que la Contraloría General de la República tuvo que pronunciarse sobre las bases de precalificación y sobre las de presentación de propuestas a que llamó el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en 1995 para la adjudicación de plantas de revisión técnica de vehículos.

Durante un primer estudio, las bases fueron objeto de varias observaciones, que finalmente fueron acogidas.

Planteó que, en enero de 1996, llegaron a la Contraloría tres resoluciones -de las cuatro definitivas- que adjudicaban a sendas empresas la calidad de concesionarias de revisiones técnicas. Además de esas resoluciones, la Contraloría recibió nueve o diez reclamaciones de otros postulantes, que objetaban varias postulaciones en una serie de aspectos, básicamente formales, por no haberse ajustado a las bases de presentación y de precalificación.

Expresó que, como primera medida, y para tener una visión completa antes de emitir su dictamen, la Contraloría devolvió al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones las tres resoluciones con las objeciones de los interesados. El Ministerio hizo el informe respectivo y reingresó las resoluciones a tramitación. El 13 de marzo, la Contraloría devolvió las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, de la Seremi Metropolitana de Transportes relativas a las tres empresas adjudicadas -Autotest, Revisiones Santiago y Alejandro Denham-, porque en diversos aspectos no se ajustaban a las bases.

En esa oportunidad, la Contraloría aplicó el criterio que ha usado siempre en materia de licitaciones, en cuanto a someter a los concursos públicos a dos principios básicos: la igualdad jurídica de los oponentes y la estricta sujeción a las bases, los cuales se aplican, sobre todo el segundo, en la etapa de postulación, de adjudicación y de ejecución del contrato correspondiente.

Indicó que la Contraloría no puede pronunciarse sobre el mérito técnico de las postulaciones ni sobre la idoneidad técnica de las bases -materia que corresponde a la administración activa-, sino sólo sobre la legalidad de las bases y de las adjudicaciones.

Explicó que, en un primer estudio, las bases fueron aprobadas en cuanto a su legalidad, y las propuestas y las correspondientes adjudicaciones fueron objetadas, porque no se ajustaban a las bases. Es decir, su adjudicación significaba romper el principio de estricta sujeción a las bases en la etapa de adjudicación. Tal vez algunos aspectos podrían estimarse secundarios; sin embargo, estaban claramente establecidos en las bases.

Así lo planteó la Contraloría en oficio de marzo de 1996, y lo reiteró en abril del mismo año, frente a una solicitud de reconsideración del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de las consideraciones de los tres adjudicatarios cuyas postulaciones habían sido objetadas. Además, se analizaron todas las razones y se hizo un nuevo estudio completo -a pesar de que se había efectuado en la primera oportunidad-, en atención a los nuevos antecedentes que se acompañaron, y se llegó a la conclusión de que debía mantenerse el criterio de representar esos actos administrativos.

Señaló que, frente al pronunciamiento definitivo de la Contraloría, las tres empresas concesionarias recurrieron de protección a la Corte de Apelaciones de Santiago. La Contraloría informó los recursos, como corresponde, y también lo hizo el Ministerio de Transportes, y en los tres casos, la Corte de Apelaciones acogió los recursos de protección. Las sentencias señalaban, en síntesis, que los requisitos que había hecho valer la Contraloría para estimar que no se cumplían las bases de la licitación no eran importantes desde el punto de vista de la adjudicación, y le ordenó tomar razón de esos actos.

Indicó que, a través del Consejo de Defensa del Estado, que la representa en estos procesos, la Contraloría apeló ante la Corte Suprema, la cual se pronunció respecto del primer recurso, confirmando la sentencia de la Corte de Apelaciones de Santiago, en cuanto a que la Contraloría debía tomar razón de las tres resoluciones. Frente a ello, el Consejo de Defensa del Estado, de común acuerdo con el Contralor, se desistió de las otras apelaciones, quedando a firme las tres resoluciones de la Corte de Apelaciones que ordenaban tomar razón.

Frente a esto, cuando el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones comunicó oficialmente a la Contraloría la existencia de esas sentencias respecto de las cuales se le ordenaba tomar razón, se procedió a ese trámite. Así, en cumplimiento de la sentencia judicial, el 3 de septiembre de 1996 fueron reingresadas las resoluciones N°s 1, 2 y 3 y el Contralor General tomó razón de ellas.

Planteó que, en forma simultánea, el Contralor se dirigió al honorable Senado, a fin de solicitarle mayor precisión sobre los alcances de su pronunciamiento de hacía dos años, frente a la contienda de competencia planteada por la Contraloría General de la República, respecto de la que obtuvo un pronunciamiento favorable, en el sentido de que los tribunales no podían, por la vía del recurso de protección, ordenar al Contralor General a tomar razón o a abstenerse de ello en un caso determinado -ni siquiera darle una orden de no innovar frente al trámite de toma de razón-, por cuanto se trata de una potestad, de control previo de juridicidad, constitucional privativa, exclusiva y excluyente de la Contraloría General de la República. También se adujo que, por la vía del recurso de protección, los tribunales estaban sustitui-

yendo a la Contraloría al pronunciarse en forma previa sobre la legalidad de los actos administrativos. Dicha reclamación fue acogida por el honorable Senado por amplia mayoría. En esta oportunidad, se hizo presente a los tribunales de justicia el pronunciamiento del honorable Senado, a lo cual respondieron uniformemente que ese pronunciamiento valía para el caso que se les había planteado, como toda sentencia judicial de aspectos relativos, y que, por lo tanto, no se podía invocar en situaciones semejantes.

Por esa razón, cuando el Contralor recibió la orden de los tribunales, que acató en forma inmediata, pidió al honorable Senado un pronunciamiento acerca del alcance de esa resolución sobre la improcedencia de recurrir de protección en contra de los pronunciamientos de toma de razón.

Planteó que, hasta el momento, no hay pronunciamiento del honorable Senado sobre la materia. Por lo tanto, la intervención de la Contraloría se ha limitado, básicamente, a objetar, sólo por razones de legalidad y no de mérito, de conveniencia o técnicas, las adjudicaciones a las actuales plantas de revisión, y en tomar razón inmediata de las resoluciones correspondientes por orden de los tribunales de justicia. Es decir, ha actuado en contra de sus pronunciamientos.

Señaló que es necesario hacer la siguiente aclaración. Dentro de las bases se permitía que, en la etapa de precalificación, se presentaran empresas en formación, es decir, personas naturales o jurídicas que estaban en vías de constituir una persona jurídica que los representara a todos para los efectos del contrato. Pero, en la etapa de presentación, ya debería estar constituida la persona jurídica para la adjudicación. Eso fue lo que faltó en el caso de una empresa, la cual, como lo establecían las bases, para una fecha determinada debería tener ingresada la escritura constitutiva, con inscripción y extracto en el registro de comercio. Incluso, había una alusión a la ley de sociedades anónimas acerca de cómo debía estar constituida la empresa.

Por último, indicó que ése es el resumen cronológico de cómo se ha desarrollado esta situación.

La Jefa de la Subdivisión Jurídica de la Contraloría General de la República, señora Susana Cáceres, indicó que deseaba expresar su opinión respecto de las bases de licitación, o sea, del conjunto de condiciones establecidas para que los interesados postulen en las licitaciones.

En el caso particular de las licitaciones de las plantas de revisión técnica, existió gran cantidad de condiciones, que podrían considerarse muy detalladas; pero, como estaban consignadas en las bases, había que hacerlas cumplir en el momento en que se produjera el examen correspondiente.

Señaló que, de alguna manera, las tres firmas a las cuales se adjudicaron las plantas no cumplieron en detalle con las bases. Por ejemplo, una de ellas presentó su oferta en un legajo de 248 páginas, en circunstancias de que las bases de licitación establecían sólo 200. Agregó que éste es un detalle, pero, como estaba establecido en las bases, era necesario hacerlo cumplir, porque a la Contraloría le corresponde velar por el cumplimiento de las normas, al margen de que los demás oponentes tengan ojo crítico, estén muy pendientes -así lo han declarado cuando han ido a la Contraloría- y se dediquen muchas veces a ver dónde está la falla de los otros para atacarlos.

Explicó que, en este caso, se produjo dicha situación respecto de una empresa. Varios oponentes precalificados formaron una sociedad para presentarse a la licitación y no estaban constituidos como persona jurídica en el momento de la postulación, situación que también fue hecha presente. Por lo tanto, no estaban en condiciones de postular.

La misma empresa tuvo otro problema, relacionado con el inmueble en el cual iba a funcionar la planta alternativa. Las bases establecían que debía señalarse el rol de la propiedad en la cual iba a funcionar dicha planta y, en ese caso, la empresa no lo señaló, teniendo en cuenta que debía indicar una planta oficial y otra alternativa.

Indicó que otras empresas también tuvieron algunos problemas con el cumplimiento de las bases. Por ejemplo, se exigía que debía presentarse estrictamente lo pedido, y en un acápite se establecía que no debía adjuntarse ningún material en color que pudiera hacer llamativa la propuesta. Sin embargo, se presentaron catálogos en colores. Incluso, el mapa de ubicación de las plantas se presentó en un formato de mayores dimensiones que las pedidas y estaba coloreado. Ésas fueron algunas de las fallas que la corte señaló como detalles intrascendentes; sin embargo, eran normas fijadas en las bases, y las observaciones apuntaron a esos aspectos.

Planteó que los otros oponentes descalificados hicieron esas observaciones y muchas otras, que se dieron por superadas porque había antecedentes suficientes para ello.

Señaló que después de la devolución de las resoluciones por la Contraloría, el Secretario Regional Ministerial de Transportes presentó un téngase presente sobre los puntos que había observado, y manifestó su posición frente a esas observaciones. No pidió reconsideración de la medida en una primera instancia, sino que fueron los eventuales adjudicados los que la presentaron y exigieron a los seremis que la remitieran a los oponentes. En esta segunda oportunidad se volvió a insistir en la devolución, y luego vinieron los recursos de protección que tuvieron el desenlace indicado.

Indicó finalmente que junto con su intervención tiene en su poder la totalidad de los antecedentes, las bases de precalificación, de presentación a la licitación, los diferentes recursos interpuestos, los informes que evacuó la Contraloría, los fallos de las Cortes de Apelaciones y Suprema, las resoluciones con los reclamos que se presentaron y los oficios devolutorios, documentos que dejará en poder de la Comisión.

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señor Ricardo Bernal explicó que el Ministerio enfrentó esta nueva licitación de la manera en que lo hace normalmente. La primera decisión fue establecer sólo cuatro concesiones para Santiago. Agregó que las cuatro concesiones manejarían varias plantas, con el fin de cubrir toda la demanda de la población en Santiago. Se hizo un estudio de la demanda y de la tasa de crecimiento de los vehículos motorizados. Al final, se logró determinar que cuatro plantas por cada concesión eran suficientes, de acuerdo con ciertas mediciones de rendimiento que existían en poder del Ministerio y con los equipos que se iban a pedir. En base a tal situación se concesionó y ése fue el llamado que se hizo a fines de 1995. Agregó que la historia de este proceso de licitación partió en el mes de octubre de 1995. Los equipos técnicos trabajaron durante todo el año 1995 en preparar las bases de licitaciones. Se procedió también a garantizar la cobertura en Santiago y a no dejar libre la ubicación de las plantas. Se dividió la ciudad en cuatro sectores geográficos. Se obligó a los eventuales concesionarios a que instalaran una planta en cada uno de esos cuatro sectores. Añadió que, a grandes rasgos, ha explicado la decisión que tomó el Ministerio en ese momento.

Señaló que en 1995 se llamó a licitación mediante las resoluciones respectivas y los llamados en la prensa. Finalmente, se adjudicaron las cuatro concesiones a principios de 1996.

Planteó que la licitación se basó en dos etapas: una, de precalificación, y la otra, de adjudicación, ambas de gran importancia para el Ministerio. Además, es importante señalar que nunca el Ministerio había hecho una licitación de revisión técnica completa. Las licitaciones tradicionales eran bastante simples. Las bases de licitación se establecieron de acuerdo a lo

dispuesto por la resolución 156, que norma las revisiones técnicas en el país. De hecho, para entrar en este esquema de multiplantas, hubo que modificar ese decreto. Indicó que las modificaciones se impulsaron durante 1995. La Contraloría las aprobó en su oportunidad. Con estas modificaciones, se hizo el llamado y se trató de que se presentaran a la precalificación los interesados reales en adjudicarse las concesiones y que estuvieran capacitados económica y técnicamente, y que tuvieran experiencia en el tema para adjudicarse las concesiones en la etapa de licitación definitiva. Agregó que a esa precalificación llegaron 20 postulantes. Habían comprado las bases para precalificación más de 50. Finalmente, ya se dijo que precalificaron 20, de los que llegaron a comprar las bases, y que fueron los que presentaron los antecedentes a la precalificación. Al Ministerio le pareció que dejar 20 precalificados era un buen número, en razón de se debían otorgar sólo cuatro concesiones.

Expresó que el procedimiento de adjudicación que se hizo es el que está establecido en las bases de licitación de proyectos y es el que está basado en un concepto muy fundamental, que es la relación de calidad. Agregó que, al establecerse este proceso, no había ninguna experiencia previa, ni menos respecto de la tecnología que se estaba exigiendo. Además, no existía ninguna experiencia respecto del monto de las inversiones que tenían que hacer los eventuales concesionarios, en razón de que instalar cuatro o cinco plantas por cada concesionario no es lo mismo que instalar una planta, aparte de las innovaciones tecnológicas que tenían que implementar, lo que significaba que tampoco había certeza de las tarifas que iban a cobrar.

Indicó que, hasta el momento, siempre se efectuaron licitaciones tomando en cuenta el concepto técnico que se hacía para calificar a los licitados y después se podía efectuar una reasignación tomando en cuenta quién presentaba la tarifa más baja, no considerándose al proponente que hubiese ofrecido una tarifa más alta sin bajarse a la tarifa menor.

Añadió que siempre primó el punto de vista económico, por cuanto parecía muy razonable observar esta situación, a raíz de la poca certeza que había, sobre todo por las inversiones que tenían que hacer los nuevos concesionarios.

Por esa razón, las revisiones técnicas siempre han tenido en Chile un valor bajísimo, tomando en consideración el tipo de labor inspectiva, que es bastante especializada. El trabajo lo realiza un mecánico que revisa el vehículo en un período de tiempo corto y verifica si las condiciones del vehículo están de acuerdo con lo exigido en las normas. De hecho, la experiencia extranjera indica que las tarifas son mucho más altas que la más alta que tenemos hoy en Santiago de las plantas nuevas. Añadió no recordar lo que se cobra en el extranjero, pero es mucho más que 20 dólares.

Por otra parte, indicó que el tema de la adjudicación se hizo en relación al precio-calidad, tal como lo señaló anteriormente. También el Ministerio trató de que los proponentes entregaran una oferta técnica y otra tarifaria, por separado. Explicó que la oferta técnica quedó en poder de la Subsecretaría de Transportes y la tarifaria en poder de un notario, que la guardó hasta una vez conocidas las calificaciones técnicas.

La calificación técnica se hizo sobre la base de varios criterios relacionados con las instalaciones de los equipos. Agregó que las normas que se establecían en las bases, tenían un aspecto fundamental para el Ministerio, que era el tema de la distribución interna de los equipos dentro de cada planta, a lo que se le llamó "lay out": contiene lo relativo a las normas de calidad y un manual de calidad y de atención al usuario, lo cual es un tema que se agregó y que se explicó anteriormente.

Indicó que, al establecerse el tema de la calidad y de atención al usuario, se deseaba asimilar estas labores inspectivas a lo que pudiera ser un laboratorio de ensayo. Por lo tanto, al

introducir las normas de calidad establecidas en las ISO 9000, se buscaba que la atención del público fuera óptima, para lo cual se establecía un sistema de inspección.

En resumen, dentro de esas consideraciones de calidad, está lo relativo a la atención del usuario, dentro de lo cual se establece la forma en que se reciben los reclamos y cómo se deberían resolver las controversias e implicancias del tiempo de espera en las revisiones técnicas.

En general, contiene todo lo que signifique una mejor atención. Además de ese aspecto, se evaluó al "lay out", que es lo relativo al tipo de maquinarias que deben usarse, a la ubicación geográfica que deben tener las plantas y al impacto vial que puede existir por las instalaciones propuestas, por cuanto se pueden generar problemas en vías de alta demanda. Para ello, se exigió la presentación de informes técnicos, revisados por especialistas contratados por los proponentes.

Señaló que a las ofertas técnicas se les hizo una evaluación. Se les asignó un puntaje, que iba de cero a ciento, a cada una de las ofertas técnicas y, tal como se indicaba en las bases, la comisión estableció un puntaje mínimo de aceptación. Al tomar en consideración ese parámetro, seis de los nueve oferentes originales obtuvieron más de 50 puntos, entre los cuales se encontraban consorcios extranjeros, chilenos, chilenos con capitales extranjeros y antiguos concesionarios de Santiago y de regiones que se unieron en consorcios para presentar sus propuestas.

Indicó que, respecto de los tres oferentes descalificados, que eran chilenos, la comisión resolvió marginarlos en forma unánime, por cuanto sus propuestas no daban las suficientes garantías técnicas. Agregó que la comisión no sólo estuvo integrada por personeros del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sino también por personas de la Secretaría Regional Ministerial y del centro técnico dependiente de esa Cartera. Además, en una etapa previa, esto es, cuando se abordó el diseño de las nuevas concesiones, participaron miembros de la comisión de descontaminación, que en la actualidad forman parte de la Conama.

Posteriormente, se convocó al acto de apertura de los sobres que contenían las ofertas tarifarias, las que, a su vez, contemplaban tarifas para cada servicio. Es sabido, por ejemplo, que el precio de una revisión técnica completa difiere del de una revisión de gases. Además, existen diferentes precios, por revisar un vehículo rechazado que debe ser inspeccionado por segunda vez o por revisar un camión o un automóvil. Explicó que, para calificar la tarifa de presentación, se pondera cada una de estos valores de acuerdo con su importancia relativa, y para evaluar la relación calidad-precio, se dividió el puntaje obtenido por la tarifa, lo que dio como resultado un número que servía como indicador para la adjudicación.

Planteó que, para evitar los efectos de dispersión en las ofertas presentadas, se estableció un límite para las que podían ser elegidas, el que consistía en deducir la media de la relación calidad-precio, quedando como posibles adjudicatarios los que se situaban desde la media, menos el valor de la desviación estándar, hacia arriba, sin límite, pues, de lo contrario, se habría debido maximizar la relación calidad-precio.

Explicó que, a partir de ese momento, se seleccionarían las cuatro ofertas que presentaran el mejor valor descendente, desechándose las dos restantes. En todo caso y tal como lo establecen las bases, hubo una lista de espera.

Manifestó su deseo de aclarar que no había ninguna forma de alterar el orden de los resultados una vez efectuadas las calificaciones técnicas. La tarifa era desconocida por la comisión, de modo que sólo una vez abiertos los sobres se conformó automáticamente el orden de la lista y se conoció a los adjudicatarios.

Cabe destacar que hubo una dispersión tarifaria bastante interesante. Existió una propuesta de un consorcio chileno, conformado por antiguos planteros de Santiago, que propuso una tarifa cercana a los 4.500 pesos. Otro presentó una tarifa que establecía un valor para realizar ciertas revisiones, la que estaba por encima de los 9.000 pesos. En todo caso, se sabía que iba a existir esa dispersión tarifaria, pero se desconocía su magnitud. Por ese motivo, se incluyó el tema de la desviación.

Finalmente, explicó que de los cuatro adjudicatarios, el cuarto, que tenía las tarifas más altas, no hizo valer su derecho a obtener la concesión y se retiró, dejando vacante su lugar. Se trataba de la firma SGS Chile Limitada, filial de SGS Suiza, la que es altamente especializada en el tema de las inspecciones. La razón que esgrimió en aquella ocasión para retirarse se fundó en que quedaría fuera de mercado debido a las tarifas que propuso, las que eran bastante más elevadas que las de los tres adjudicatarios restantes, situación que la habría obligado a bajar sus precios al nivel medio que alcanzaran sus competidores. Agregó que las tarifas presentadas son las máximas que pueden cobrar los adjudicatarios y pueden bajarlas cuando ellos lo estimen conveniente. Lo que sí se va a fiscalizar es que las tarifas no superen el máximo permitido.

Frente a esta “impasse”, se recurrió a la lista de espera, en la que figuraban las empresas Iteuve S.A. de España y TÜR Rheinland Ibérica S.A., un consorcio hispano-germano. Sin embargo, dichos oferentes adujeron las mismas razones que SGS limitada y no quisieron acceder al cuarto cupo. Por último, señaló que se adjudicaron sólo tres cupos; los otros tres habían sido descalificados técnicamente antes del acto de apertura de los sobres. En líneas generales, ése fue el criterio que se utilizó para las adjudicaciones.

El asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señor Pablo Uribe señaló que, dentro del proceso de licitación, existía un elemento relevante, que eran las normas de calidad ISO 9000. Aclaró que el requisito de cumplir con las normas ISO 9000 era algo que no se iba a exigir al momento de otorgarse la concesión, pues se trataba de un sistema de calidad que debía medirse en un lapso de alrededor de tres años, período en que cada uno de los concesionarios debía certificar que sus procedimientos, tanto el de inspección como el de atención a los usuarios, se hacían cumpliendo con las normas ISO 9000, que lo único que persiguen es mejorar la atención de los usuarios y el desarrollo de la revisión técnica.

Explicó que en Chile existe la norma 10130, que es copia de una de las normas ISO, que apunta a que el vehículo sea inspeccionado en forma equitativa, con un procedimiento continuo y no discriminatorio. Agregó que ese procedimiento requiere de un plazo de aproximadamente tres años para que los operarios lo conozcan, y que una entidad externa debe certificar que dicho procedimiento se está cumpliendo. Por ejemplo, la empresa revisora determina qué es lo que se va a revisar primero, si es la luz derecha y luego la izquierda, y una entidad externa debe velar por que eso se cumpla. Planteó que el Instituto de Normalización de Normas de Chile cuenta con algunas empresas que certifican tales procedimientos. Lo que se persigue es buscar la mejor atención al público y que no existan criterios distintos en las revisiones técnicas. De esta forma, en tres años, los concesionarios podrían ir mejorando sus procedimientos hasta optar por una determinada norma de calidad, todo ello, por supuesto, manteniendo las tarifas.

Indicó que existe otro elemento relevante que es el procedimiento de separación de las etapas, que apunta a establecer si las personas son capaces de enfrentar un proyecto de esta envergadura. Añadió que se trata de inversiones de alrededor de seis millones de dólares, esto es, dos millones de dólares, en promedio, por concesionario. Explicó que los únicos antecedentes que se pidieron en la etapa de precalificación fueron financieros, que avalaran, las

cartas de crédito. Se recibieron cartas de crédito de hasta 25 millones de dólares, lo que demuestra que hay empresas que pueden afrontar este tipo de proyectos. Así, por ejemplo, hubo que descalificar a la Compañía de Bomberos de Santiago, que postuló y compró las bases. Su problema no era el capital. Existía un requisito técnico mínimo: tener conocimiento de las revisiones técnicas y de inspección de vehículos. De manera que no cumplía con uno de los requisitos estipulado en las bases, el señalado en el punto 5.1. Ésos fueron los únicos elementos que se tomaron en consideración en la etapa de precalificación.

Sin embargo, dicho elemento ayudó a despejar el mercado de proponentes, por cuanto, aproximadamente setenta personas compraron bases, pero finalmente sólo veintitrés se presentaron a la etapa de precalificación. Más tarde, sólo nueve llegaron a la etapa de presentación de proyectos. Por ejemplo, el Automóvil Club de Chile renunció a su posibilidad de postular, porque no se permitió la inclusión de empresas asociadas al sector de reparación o venta de vehículos. El Ministerio deseaba aislar al sector de revisiones técnicas de eventuales sociedades que se pudieran formar. Por ejemplo, no podría haber postulado la Ford, porque se podría suponer que podría aprobar a todos los vehículos de esa marca. Lo mismo podría haber ocurrido con el Automóvil Club de Chile, que se podría suponer que hubiera tenido un incentivo mayor para aprobar los automóviles de sus asociados. De manera que se eliminó todo tipo de relaciones que pudieran ser perjudiciales para la transparencia del proceso. Además, se tomó razón de las bases, tanto en la etapa de precalificación como en la de proyectos, con lo cual quedó todo dentro de la legalidad requerida.

El abogado de la Empresa A. Denham y Cía., señor Cristián Heerwagen, señaló no tener conocimiento de la parte técnica de la licitación, pero sí de cómo se manejó la propuesta del último llamado y la de una anterior.

Indicó que la propuesta se hizo a nivel internacional, a la cual concurren empresas italianas, españolas, suizas, y que se hizo la adjudicación en base a dos parámetros: uno técnico y otro económico.

Explicó que, en la parte técnica, varias empresas cumplieron con los requisitos exigidos por la autoridad, de manera que finalmente se decidió la propuesta por la parte económica. Resultaron adjudicadas tres empresas, más otras que, por quedar fuera de precio de mercado, decidieron no suscribir los contratos. En todo caso, se les hicieron efectivas las boletas de garantía entregadas durante el proceso de licitación.

Expresó que los contratos se suscribieron en enero de 1997 y que, luego, fueron enviados a la Contraloría General de la República. Por diversas razones, ésta determinó no tomar razón de ellos, señalando, en el caso de la empresa A. Denham y Cía., que habría acompañado fotos y catálogos en colores, lo cual no es efectivo. Lo peor es que estaba dentro de las bases acompañar fotos y catálogos.

Tal situación, nos hizo sospechar que algo estaba ocurriendo dentro de la Contraloría. Eso se les hizo saber a los medios de comunicación en su época.

Agregó estar convencido de que en el proceso no hubo ninguna intervención maliciosa para obtener las adjudicaciones, lo que sí, a su juicio, ocurrió con posterioridad. A raíz de esto, se presentó un recurso ante la Corte de Apelaciones de Santiago, el cual fue acogido por tres votos contra cero. El fallo de primera instancia dice claramente que el señor Contralor ha incurrido en actos arbitrarios al haber señalado cosas que no correspondían a la realidad y haber objetado situaciones que estaban admitidas en las bases.

Indicó que el Contralor General de la República, a través del Consejo de Defensa del Estado, apeló de la resolución, pero la Corte Suprema confirmó el fallo de primera instancia también por unanimidad.

A causa de esto, se tomó razón de los contratos y se publicó el extracto de la resolución que concede la explotación de las plantas.

Añadió que, en razón de que a la empresa A. Denham y Cía. no le han podido imputar nada, con posterioridad los antiguos planteros, que habían iniciado el movimiento dentro de la Contraloría General de la República, han enlodado a la empresa mediante falsedades. Presentaron un recurso de amparo económico, que lo perdieron por tres votos contra cero en la Corte de Apelaciones, fallo que fue confirmado por la Corte Suprema por unanimidad.

Como si esto fuera poco, cuando se determinó que las antiguas plantas debían dejar de funcionar, presentaron un nuevo recurso de protección para pedir una orden de no innovar, la que no les fue concedida, igual que la solicitud de reposición que presentaron.

Tal hecho no les bastó a los ex planteros, por lo que entablaron un juicio sumario, el cual fue acogido a tramitación en primera instancia, por el que demandaban al Fisco, el que fue representado por el Consejo de Defensa del Estado.

Ésta resulta ser toda una maniobra, porque, después de estar obligado a defender la posición del Contralor, el mismo Consejo de Defensa del Estado tuvo que sustentar la posición contraria, es decir, que todo lo obrado se ajustó a legalidad, en circunstancias de que antes se había planteado lo contrario.

Expresó que los antiguos planteros también han intervenido en las municipalidades para que no se concedan los permisos de construcción y explotación de las nuevas plantas; han recurrido a cuanta persona han encontrado en el camino, con el único objeto de producir un entorpecimiento de esta situación. Por otra parte, al ver los ex planteros que su única esperanza era conseguir una prórroga indefinida de las plantas que estaban operando en Santiago, empezaron a enlodar el nuevo sistema señalando que era algo que no sirve para nada, en circunstancias de que cada una de esas personas participó en el llamado a propuesta y quedó fuera por no cumplir con las exigencias técnicas establecidas por la autoridad.

Por lo tanto, algo que sólo pretende establecer un beneficio para el país, ha resultado ser un quebradero de cabeza para la gente que se ha adjudicado las plantas, las cuales no pueden empezar a operar a cabalidad, porque existen dos concesiones superpuestas bastante ilógicas.

Señaló que todos han asumido que las revisiones técnicas son una realidad no sólo en Chile, donde estamos en un período de evaluación, en circunstancias de que en los demás países de Latinoamérica se están empezando a implantar o a mejorar. Agregó que en países como Argentina, Brasil y Ecuador se está llamando a propuestas públicas internacionales, no obstante que en el último de los países mencionados las revisiones las hace la policía, originándose graves problemas de corrupción, porque también otorga los permisos de circulación.

Recordó que el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y el Contralor General de la República acordaron establecer una prórroga fuera de bases. Cuando se les quiere poner término a los contratos de los planteros antiguos, éstos dicen que es un hecho ilegal. Pero, realmente, lo ilegal, como se probó en los tribunales, fue la prórroga admitida por el Contralor General de la República, que no quiso tomar razón de algo que debió hacer en su momento.

Planteó que, a su juicio, las antiguas plantas no deberían funcionar, porque, de acuerdo con las bases del llamado a propuesta efectuado el año 1989, debieron terminar en 1994; pero el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones no llamó a licitación y las prorrogó.

Dentro de la misma gente que alega hay quienes se adjudicaron una planta para la revisión técnica de los buses del área metropolitana, ubicada en la comuna de Lo Espejo. Agregó, a manera de ejemplo, que durante el proceso de licitación, dicha gente presentó seis direccio-

nes distintas en donde iba a estar ubicada la planta de revisión técnica. Eran muchos los errores que contenían sus ofertas.

Manifestó, por otra parte, que al señor Alejandro Denham se le imputó haber participado en la falsificación de 15 mil certificados de revisión técnica, lo cual es falso, porque fue precisamente él quien descubrió la falsificación de 1.500 revisiones, hecho que se denunció públicamente. No puede ser que cuando la gente actúa en forma transparente sea perseguida por otra que ha hecho todas las cosas como no se deben hacer.

Por otra parte, se refirió al tema de las fotos y los catálogos. La Contraloría General de la República señaló que la empresa A. Denham y Cía. habría acompañado fotos y catálogos en colores en la propuesta. Como se explicó anteriormente, no solamente no se acompañaron, sino que en los anexos de las bases se contemplaba la posibilidad de acompañar catálogos de las maquinarias que se iban a ocupar para hacer la operación de revisión técnica. Agregó que las bases señalaban "catálogo"; no decían fotocopia en blanco y negro de los catálogos. Entonces, cuando se crea una invención de semejante tamaño, quiere decir que hay alguna mano negra que desea entorpecer la negociación llevada a cabo por la empresa.

En mérito de lo anterior, señaló que en la resolución N° 9.110, de fecha 15 de marzo de 1996, la Contraloría General de la República dice, respecto de la empresa A. Denham y Cía., que no va a tomar razón de la resolución N° 3, de 1996, porque infringió el punto 3.2.1 de las bases de la etapa de presentación de la propuesta, al incluir fotos y catálogos en colores adicionales a los exigidos. Tal situación no es efectiva y es algo que desea dejar claramente establecido.

Explicó que, a los pocos días, el 20 de marzo, la notario público de Santiago doña María Angélica Salas Cisternas certificó que ninguno de los legajos que presentó la empresa A. Denham y Cía. contenía fotografías y catálogos en colores, como lo señalaba el punto 2 de la Contraloría General de la República.

Pero eso no es nada. Cuando se presentó el recurso, la Contraloría General de la República informó que ya no era un problema lo de las fotos y de los catálogos en colores, situación que mueve a engaño. Señaló en aquella oportunidad que se acompañó un plano de Santiago con partes coloreadas. Las bases exigían adjuntar un plano a escala perfecta de Santiago. La única parte donde se vendían planos a escala perfecta de Santiago era la librería Zamorano y Caperán. Si se le sacaba una fotocopia al plano, se perdía la escala y, por lo tanto, se salía de las bases.

Indicó que, posteriormente, el Contralor General de la República contestó que tenía elementos adicionales a los requeridos en las bases, que nos mencionó. Ésa es la tercera irregularidad que cometió el Contralor.

Por último, en carta de fecha 14 de mayo de 1996, publicada el día 15 de mayo en el diario La Segunda, don Sergio Díaz Bustamante, relacionador público de la Contraloría General de la República, dijo que en ninguna parte de esos pronunciamientos se objetó el color de los documentos y las fotografías acompañadas, lo cual no es efectivo.

El ingeniero asesor de la empresa Revisiones Santiago señor Carlos Román señaló que, en relación con el llamado a licitación, es necesario indicar lo siguiente: primeramente, se llamó a licitación para las nuevas plantas de revisiones técnicas y, posteriormente, se realizó una precalificación. A la licitación se presentaron veintitrés empresas, que compraron las bases y que presentaron sus antecedentes al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Agregó que, de las veintitrés empresas, una fue eliminada a raíz de que no presentó los requisitos solicitados a la apertura de antecedentes. Por lo tanto, quedaron postulando veintidós empre-

sas. De los proyectos presentados por esas empresas -pasa un año, aproximadamente-, quedaron nueve empresas calificadas, entre ellas Revisiones Santiago.

Explicó que el Ministerio en ese momento procedió a abrir los sobres que contenían los valores de las tarifas, a continuación se hizo una ecuación que contenía un concepto matemático, por el cual se definieron las posiciones de los licitantes. En seguida, se determinaron las cuatro empresas que obtuvieron el mejor puntaje; también se designaron otras tres empresas en lista de espera. Agregó que, de las cuatro empresas, una renunció, porque no aceptó el valor de la tarifa y las de la lista de espera no continuaron, porque tampoco les interesó el precio de las tarifas.

Las tres empresas que finalmente quedaron asignadas, fueron inicialmente descalificadas con motivo de la parte técnica. Son las que actualmente están funcionando. Se produjeron ciertas dificultades ante el Ministerio y ante los tribunales.

Particularmente, las tres empresas fueron objetadas porque la propuesta estaba hecha en colores. También la empresa Revisiones Santiago llevó una notario al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y, en presencia del Subsecretario de Transportes, con los antecedentes de rigor, se redactó un documento para ser presentado a los tribunales.

Indicó que, posteriormente, la empresa Revisiones Santiago fue objetada por la autoridad, en razón de que se agregaron los planos al legajo que contenía todos los antecedentes que presentó a la licitación que se llevó a efecto. Agregó que las bases señalaban que los planos debían ir sueltos y no en la forma como se hizo. La Corte de Apelaciones señaló que era poco seria la observación. Respecto de esta situación, es bueno señalar que la empresa Revisiones Santiago ganó esta apelación.

Por otra parte, planteó que si uno se remonta a los hechos, se encuentra con que la parte técnica del sistema y de la licitación fue evaluada por técnicos del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y por otros profesionales expertos en el tema. Por lo tanto, la empresa acepta respetuosamente la condición técnica que se establece en las bases y se somete a ella.

En los aspectos legales, es preciso recordar que la Contraloría General de la República objetó todo lo que había planteado la empresa. Por lo tanto, fue necesario recurrir a los tribunales para que se dirimiera esta situación, en razón de que parecía un poco extraña la forma en que se estaba cuestionando el proyecto de la empresa.

Explicó que le tocó participar en la elaboración del proceso de licitación de las revisiones técnicas y su reglamento en el año 1990. Recordó que, en ese tiempo, fue Secretario Regional Ministerial de Transportes. En aquel tiempo, había más de doscientas plantas de revisión técnica, las que estaban ubicadas en las estaciones de servicio. Esa situación se terminó con la ley y se empezaron a establecer en locales habilitados para tal efecto. Desde ese instante, la situación observada, desde el punto de vista económico, cambió, porque las revisiones técnicas pasaron a ser un negocio. En la medida en que se invierte, se gana.

Señaló que en 1990 se dispuso por ley licitar públicamente las plantas. Se fijaron las bases, se redactó el reglamento y se establecieron las condiciones. En efecto, en aquel entonces se licitaron las plantas clase B, que eran las encargadas de efectuar las revisiones técnicas de los automóviles. Treinta locales quedaron autorizados para tal efecto. Con el tiempo, varios empezaron a cerrar, al no dar garantías al Estado. Además, temían perder su concesión al quinto año.

Expresó que las bases de la licitación en ninguna parte establecían una prórroga. Ellas sólo podían modificarse después de publicarse la ley. Por lo tanto, esas bases estaban a firme y establecían, en una parte, una fecha de término del proceso y, en otra, daban comienzo al nuevo sistema, oportunidad en la cual un grupo de planteros quedó fuera del sistema. Ahora

uno puede decir: “es lógico, están peleando su negocio”. Pero, luego, ellos parten a enlodar a las autoridades y a desprestigiar el sistema, diciendo mil cosas; con posterioridad, acuden a la Contraloría General de la República, como se ha señalado, situación que llama mucho la atención. Particularmente, señaló que fue a conversar con la jefa legal del órgano contralor, a quien conocía, y le planteó que no entendía una situación de esta naturaleza, porque una ley puede tener interpretaciones, pero no permite plantearse una cosa tan objetiva, como decir que se ha acompañado un catálogo en color.

Manifestó que, ante tal situación, sería bueno preguntarse lo siguiente: ¿Qué pasa cuando la Contraloría dice no a las plantas nuevas y no toma razón de la licitación? ¿Qué le quedaba al Estado? ¿Qué le quedaba al Gobierno? ¿Cerrar, dejando de lado a todos los vehículos y la seguridad vial, teniendo en vista el creciente número de accidentes?

Indicó que, a raíz de ello, se produjo un problema de Estado muy particular. Por lo tanto, en los considerandos de la resolución que dictó el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se permitió una prórroga de las plantas antiguas, la que no estaba considerada en las bases.

En mérito de lo anterior, los nuevos concesionarios debieron esperar ocho meses en la Corte para sacar adelante los recursos y demostrar que no se habían presentado los catálogos en color. Es decir, no se estaba contrariando la parte técnica.

Agregó que, con esto, no se trata de cuestionar a la autoridad tal o cual. Lo que se objeta es que exista un grupo de personas que, aduciendo malas artes, haya enlodado a las autoridades de gobierno, al sistema y haya buscado la forma de prorrogar su negocio. Hoy siguen jugando el mismo papel y eso molesta y duele.

El Contralor General de la República, señor Arturo Aylwin, comenzó su exposición recordando que en 1995 se dictaron y se aprobaron las resoluciones que establecieron las bases del llamado a licitación para otorgar la concesión para operar tres plantas de revisión técnica de vehículos motorizados en la Región Metropolitana. De esas resoluciones se tomó razón sin problema.

Posteriormente, mediante las resoluciones N°s 1, 2 y 3, de 1996, de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, se adjudicaron las concesiones, previa licitación pública.

En esa época, él era Subcontralor.

Cuando estas resoluciones estaban en tramitación en la Contraloría General de la República, varias empresas presentaron una serie de impugnaciones contra dichas resoluciones, para lo cual dieron múltiples argumentos de fondo y de forma.

En ese momento, el Contralor dispuso que se suspendiera el estudio de esas resoluciones y se pidiera un informe a la Subsecretaría de Transportes, para lo cual le fueron remitidas las resoluciones. Dicha Subsecretaría contestó el informe y proporcionó múltiples antecedentes, y concluyó señalando que las impugnaciones carecían de fundamentos. En definitiva, la Contraloría General de la República realizó en profundidad el estudio de las resoluciones y de todos los antecedentes. En cuanto a los aspectos sustanciales, la Contraloría rechazó las impugnaciones, y solamente dejó subsistentes cuatro reparos, todos absolutamente formales: uno, consistente en que una de las plantas revisoras iba a funcionar en un inmueble cuyo rol para el pago del impuesto territorial no estaba correctamente determinado; otro, referente a que una de las sociedades había hecho una transformación, la que no estaba finiquitada, ya que faltaba una publicación, a lo que la Subsecretaría de Transportes replicó que, si bien no se había hecho la publicación, la propia ley autorizaba a la sociedad a operar aun antes de cumplir con ese requisito; el tercero, consistente en que en las bases se estableció que debía

existir un máximo de páginas en la presentación, cantidad que una de las empresas excedió, y el último, relativo a que no debía acompañarse información en colores y en una presentación había una que otra fotografía en colores.

Por esas causales, la Contraloría General de la República devolvió las resoluciones. Apenas hecho esto, las empresas afectadas recurrieron de protección en contra de la Contraloría. Durante la substanciación de dichos recursos, se pidió informe al Contralor. En lo sustancial, el organismo contralor contestó que, por muy pequeñas que fueran las formalidades, estaban en las bases y había que atenerse a ellas. En su respuesta, añadió que la Corte de Apelaciones de Santiago carecía de competencia para revisar la actuación del organismo contralor, basado para ello en el fallo emitido por el Senado de la República al resolver un conflicto de competencia suscitado entre la Contraloría General de la República y la Corte Suprema.

Simultáneamente, la Contraloría General de la República pidió al Consejo de Defensa del Estado que asumiera su defensa. Éste fue claro desde el comienzo: consideró que las causales que adujo la Contraloría para no tomar razón de las resoluciones eran muy débiles, muy formales. En todo caso, el invitado reconoció que, después de este suceso, el criterio del organismo contralor ha evolucionado en este sentido, ya que, cuando se trata de aspectos demasiado puntuales, no se adopta esa solución tan rigurosa. El Consejo de Defensa del Estado asumió la defensa de la Contraloría.

Señaló que en uno de los recursos de protección, se dictó un fallo estimatorio, fundado en la excesiva formalidad de los motivos que adujo la Contraloría para rechazar las resoluciones y en que no atendían al fondo de la licitación. Era el referente a la sociedad que había hecho una transformación y a la cual faltaba una publicación. Incluso, la Corte dijo que la persona jurídica ya existía y que estaba dentro de los plazos legales para hacer las publicaciones exigidas por la ley. En consecuencia, se estaba afectando el derecho de la empresa que se había ganado una de las adjudicaciones.

Inmediatamente después de dictado ese fallo, se presentaron los otros dos recursos de protección, referidos a las otras dos resoluciones. En ese momento, el Consejo de Defensa del Estado presentó la apelación ante la Corte Suprema. Fue en ese instante que el entonces Subcontralor comenzó a intervenir a nombre del Contralor, ya que se iba a producir una solución complicada como producto de la propia licitación, porque el proceso estaba en el aire debido a que las concesiones anteriores se habían extinguido por el vencimiento de su plazo, lo cual obligó a la Contraloría General de la República a emitir un dictamen por el cual permitió que la Administración prorrogara transitoriamente las concesiones anteriores, basado en el principio de la continuidad del servicio público.

Refirió luego que, en los otros dos recursos de protección, las Cortes de Apelaciones fueron coincidentes, con lo cual había tres fallos estimatorios contra la Contraloría General de la República. El fallo que había sido apelado por la Contraloría fue confirmado por la Corte Suprema, rechazándose la apelación. El Consejo de Defensa del Estado, el Contralor y el Subcontralor estudiaron el asunto y no vislumbraron posibilidad alguna de que los otros dos recursos tuvieran algún grado de éxito, ya que el caso más complicado para los recurrentes era el que había sido resuelto favorablemente para ellos por la Corte Suprema. Fue ése el momento en el que el Consejo de Defensa del Estado propuso desistirse de la apelación, criterio que el Contralor aceptó y que el Subcontralor apoyó decididamente.

El problema era bastante complejo desde el punto de vista práctico. Hubo consenso entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Contraloría General de la República en que resultaba tremendamente grave que la planta que recurrió primero y que había obtenido sentencia ejecutoriada en su beneficio comenzara a funcionar, puesto que cesaba en fun-

ciones el resto de las plantas que habían sido beneficiadas con la prórroga y se produciría el absurdo de que habría una sola empresa que habría tenido la exclusividad, el monopolio, de todas las revisiones.

El Consejo de Defensa del Estado planteó otra situación: hasta ese momento, en los otros dos recursos, el fisco no había sido condenado en costas, pero era indiscutible que en la segunda instancia lo sería.

Por lo tanto –prosiguió–, lo que ante esta Comisión se ha dicho que manifestó el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, en cuanto a que el ex Subcontralor era partidario de tomar razón de las resoluciones rechazadas, es en parte verdad, ya que corresponde a una intervención que él tuvo en este momento del proceso y con pleno respaldo y en representación del Contralor.

En definitiva –agregó luego–, en general, las resoluciones se ajustaban a las bases. Sin embargo, en los puntos específicos señalados, dicho ajuste no existió. De dichos puntos, uno consistió en un problema de interpretación jurídica: el referente a la vigencia de la sociedad. En ese caso, tanto el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones como la empresa afectada sostuvieron que se estaba dentro del plazo para hacer la publicación y que, de acuerdo con la ley, para todos los efectos legales, esa sociedad podía funcionar. En definitiva, la sociedad ya existía, porque tenía personalidad jurídica. Respecto del problema del rol de la propiedad, la Contraloría General de la República estuvo en lo justo, de acuerdo con el criterio aplicado permanentemente. Efectivamente, hubo una omisión, porque hubo un error en la determinación del rol de la propiedad. No estaba en discusión cuál era el inmueble; por lo tanto, el problema no era de fondo. En este caso, la Corte de Apelaciones dijo que esta situación carecía absolutamente de trascendencia y que no justificaba la devolución de la resolución. La Contraloría General de la República pudo haber mantenido su posición, pero lo habría hecho a sabiendas de que se produciría el efecto negativo antes señalado, porque se trataba de un recurso perdido, porque se prolongaría un período de inestabilidad en este negocio y porque la firma que ya tenía fallo favorable a su favor podía empezar a funcionar, con lo que, por el solo ministerio de la ley, todo el resto de las plantas tenían que cerrar, frente a lo cual la Contraloría General de la República habría tenido que exigir dicho cierre al Ministerio.

Es rigurosamente exacto señalar que la Contraloría tiene que hacer cumplir la ley, pero tiene que hacerlo con criterio de racionalidad, para no provocar efectos absolutamente contrarios al interés público y al patrimonio del Estado.

Todo esto llevó al Contralor a aceptar el desistimiento propuesto por el Consejo de Defensa del Estado.

Reiteró que cuando, en definitiva, la Contraloría decidió tomar razón de las resoluciones, lo hizo considerando el fallo ejecutoriado de la Corte Suprema, que había dispuesto que la resolución en cuestión estaba ajustada a derecho, resolución que era la más discutible. En consecuencia, los recursos de apelación deducidos por el Consejo de Defensa del Estado en representación de la Contraloría General de la República en los otros dos recursos no tenían destino alguno y producirían como único efecto práctico la dilación de todo el proceso –con toda la incertidumbre que ello creaba– y el beneficio de una sola empresa en perjuicio de las demás.

Fueron éstos los motivos del Contralor para dar curso a las dos resoluciones restantes.

Finalmente, puntualizó que es necesario tener presente que la Contraloría General de la República tiene como uno de sus objetivos fundamentales defender el patrimonio del Estado y, de proseguirse con el proceso judicial, iba a producirse el efecto contrario.

6. Sobre la extensión de las plantas automatizadas a las regiones y su adecuación a las realidades locales.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Claudio Hohmann, señaló que en las regiones hay plantas de revisión técnica que tienen contratos de concesión por cinco o seis años y, en la medida en que caducan, el Ministerio las va renovando. Agregó que en el primer gobierno de la Concertación no hubo muchas renovaciones, porque esos contratos fueron dados a fines de los 80.

En este momento, el Ministerio está obligado a evaluar el sistema: si continúa usando la misma tecnología o sigue teniendo los problemas actuales, toda vez que el sistema está cuestionado y desprestigiado. Agregó que a la gente no le gusta que le hagan la revisión técnica. La considera inútil y estima que hay porcentajes elevados de rechazo. La experiencia particular nunca es la colectiva, de manera que el Ministerio está preocupado de informar más sobre la operación del sistema.

Explicó que este nuevo sistema partió en la ciudad de Santiago, no porque lo haya decidido el Ministerio, sino porque el contrato de concesión de las revisiones técnicas en Santiago databa de antes de 1990 y regía hasta enero de 1996. En esa fecha se terminaba el sistema. Se decidió adecuarlo con un proceso automatizado y nuevo, como el que se ha explicado anteriormente.

Por último, indicó que en muchas regiones los contratos durarán tres años más, de manera que, en el entretanto, se pueden encontrar nuevas fórmulas. No existe en la actualidad ningún contrato para regiones. Se llamó a licitación para Antofagasta, pero se declaró desierta, pues no hubo presentaciones satisfactorias. O sea, el único lugar que está con una suerte de contrato es Santiago, porque los planteros ya tienen concesiones adjudicadas. En Santiago, felizmente, se instaló el nuevo sistema de plantas de revisiones técnicas, porque también es donde hay mayor modernidad en el parque vehicular.

El Presidente de la Asociación de Dueños de Plantas de Revisión Técnica, señor Marcelo Avaria, planteó que, si el nuevo sistema de revisiones técnicas que se puso en práctica en la ciudad de Santiago se aplicara en provincias, el índice de rechazos subiría al 70 o al 80 por ciento. El reemplazo de las unidades en provincias es totalmente distinto al de Santiago. Los vehículos viejos de Santiago se van a provincias, a raíz de que no cumplen con las exigencias requeridas en la Región Metropolitana. Agregó que la infraestructura vial de provincia es distinta a la de Santiago. Por último, planteó que, si se aplicara el sistema de "ley pareja", quedaría rechazado gran parte del parque automotor nacional.

El Director de la III Región de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, señor Manuel Espinoza, señaló enfáticamente que en la Segunda y Tercera Regiones por ningún motivo podría instalarse este tipo de plantas de revisiones técnicas. A su juicio, antes que nada, el Gobierno debería preocuparse de reparar la red vial, la cual es bastante mala. Agregó que en la actualidad sólo se pavimentan los hoyos, pero a la larga esos hoyos siguen. La pavimentación se ha efectuado en sectores poblacionales, donde es participativa. Por lo tanto, siguen en malas condiciones los lugares por donde pasa la locomoción colectiva. En consecuencia, los vehículos no aprobarían la revisión con este tipo de máquinas, porque la gran cantidad de hoyos por los que deben pasar diariamente los ha dejado en malas condiciones.

El Presidente de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región, señor Guillermo Henríquez, manifestó su más absoluto rechazo a la implantación de plantas de revisión técnica automatizadas en su región, por dos aspectos básicos. En primer lugar, durante la visita realizada a las plantas de la Región Metropolitana, se observó un alto índice de rechazo. En

segundo término, los parámetros de exigencia son variables, porque se establecen a voluntad de una autoridad o de un funcionario dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o de la planta de revisión técnica.

Indicó que existen fundadas sospechas de que esta situación puede crear una serie de problemas a los asociados, pues el resultado de una revisión técnica, en el fondo, es manipulable desde un tablero central, con absoluto desconocimiento del solicitante de la revisión. Todo está determinado por el operador de una computadora.

Señaló que la situación se torna más grave si se toma en cuenta que en su región no se cuenta con plantas de homologación, que pueden revertir o confirmar lo señalado por la planta automatizada. Es decir, la planta viene siendo como juez y parte. La situación se vuelve irracional si se mantiene el criterio de concurrir a una planta conforme al último dígito de la placa del vehículo.

En conclusión, cada seis meses, el trabajo de su gremio está en manos de un simple operador de un computador o de un funcionario público.

El Director Regional de la Confederación Nacional de Taxis Colectivos de Chile, señor Miguel Reyes, explicó que el gremio que representa no tiene los vehículos adecuados tecnológicamente para sortear las pruebas que se realizan en las nuevas plantas, y menos si se instalan en regiones, donde el modo de vida es más lento y adonde los servicios y la tecnología llegan en forma lenta. Por lo tanto, se ve con mucha preocupación que dichas normas comiencen a ser aplicadas, especialmente, en provincias.

Agregó que en el país existe una serie de caminos ripiados en sectores rurales, donde como gremio de locomoción colectiva deben atender a la población. Tener que transitar por dichas vías va en desmedro del tren delantero, del gasto de neumáticos y de la pintura de los vehículos, por lo cual no sería posible poderse someter a estas nuevas plantas de revisiones técnicas.

Por otra parte, las plantas que se piensa instalar en provincias deberían adecuarse a las diferencias climatológicas que tiene cada una de las regiones, porque un vehículo que se revise en Arica tendrá resultados distintos en Temuco, principalmente por efectos de la temperatura que debe lograr un motor para pasar la prueba de gases.

El Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile, señor René Gutiérrez, señaló que la organización que representa ha coincidido en varios puntos con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, lo cual se ha materializado en un protocolo de acuerdo. El principal acuerdo adoptado es aquél según el cual en las licitaciones de plantas de revisiones técnicas que se hagan en regiones deben participar los afectados.

7. Sobre los aspectos que deben revisarse en los controles efectuados a los vehículos en los sistemas antiguo y nuevo. (Comparación)

El representante legal de la empresa A. Denham y Cía., señor Alejandro Denham, explicó que cada línea de revisión se divide en tres estaciones. Por lo tanto, en un foso de revisión de las plantas antiguas -donde podía estar solamente un vehículo- en este momento se pueden atender tres vehículos a la vez. Entonces, si bien es cierto que la cantidad de plantas actualmente es menor en cuanto a lugar físico, deben multiplicarse por tres, porque, de acuerdo con lo exigido por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cada línea de revisión tiene que dividirse en estaciones.

Por lo tanto, la cantidad de plantas en Santiago hay que multiplicarla por tres con respecto de las antiguas.

Agregó que las revisiones antiguas, respecto de las nuevas, son exactamente iguales. Se usa el mismo analizador de gases y el mismo pasímetro. Se agregan tres elementos nuevos, que son el alineador al paso, un banco de suspensión y un frenómetro. El banco de suspensión no da medidas. Sólo compara una rueda respecto de otra. En cuanto a los frenos, también se compara la frenada de una rueda respecto de la otra, verificándose si a un vehículo se le carga la dirección. Es decir, si una máquina ratifica lo que está malo, no es porque ahora existan más exigencias que antes.

Por último, explicó que en la actualidad no se exigen ni los triángulos ni el extintor, los que antes sí eran exigidos. Si llegaba un vehículo con un solo triángulo, se rechazaba.

#### 8. Sobre la fiscalización de las plantas revisoras.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, señor Claudio Hohmann, expresó que, como todo proceso de fiscalización, el que se aplica a las plantas revisoras sirve para tener información oportuna y actuar con prontitud y no tener que esperar a que un usuario informe de una situación irreversible, como que está mal dada una revisión técnica, ya que habría que cerrar una planta, lo que es muy complicado, porque habría que renovar esa concesión y, mientras tanto, los usuarios quedarían con menos capacidad de revisión técnica.

El señor Ricardo Bernal, asesor del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, dijo que, independientemente de los temas de las normas de calidad, que supuestamente ayudan a la autorregulación y al autocontrol por parte de los mismos concesionarios, se instauró dentro de las bases lo que se denomina “red de valor agregado para transmisión electrónica de datos”, a fin de tener contacto permanente y actualizado con todo lo que esté sucediendo en las concesiones mediante la información electrónica. Cada revisión técnica tendría que llegar a una base de datos y, al final del día, ésta debería ser enviada directamente a una central a través de un medio electrónico, lo cual es absolutamente posible en la actualidad con los medios que existen. De esa manera, el Ministerio tiene la posibilidad de analizar los datos y ver si realmente están pasando cosas extrañas en alguna planta específica, de forma de focalizar la fiscalización.

En vinculación con el tema de los costos, añadió que estos elementos nuevos hicieron que las tarifas no se mantuvieran en dos mil pesos, como ha ocurrido históricamente. Sin embargo, las tarifas que resultaron no son descabelladas ni están fuera del alcance de una persona que, una vez al año, tiene la obligación de revisar su vehículo, con excepción de los dueños de vehículos de locomoción colectiva, que deben hacerlo dos veces al año. Desde ese punto de vista, se introdujo un elemento de modernidad que ayuda a la fiscalización.

El señor Carlos Román, ingeniero asesor de Revisiones Santiago S.A., en relación con la interconexión entre las plantas y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, señaló que el Ministerio ha solicitado que cada planta, cada local, estén conectados en línea con la computadora del Ministerio, para la transmisión de datos. Sobre esa base, el Ministerio tiene un control computacional de que no se están emitiendo certificados si los vehículos no están entrando en la línea de revisión. Funciona y el Ministerio tiene el control.

El señor Mario Pumarino, director de Autotest S.A., agregó que en los datos que se envían diariamente al Ministerio se incluye toda la información relativa a rechazos, tipos de vehículos, patentes, etcétera. De manera que si alguna persona desea saber todas las características de un vehículo rechazado, el Ministerio está en condiciones de proporcionar esa información.

#### 9. Sobre el nuevo sistema de revisiones técnicas.

El señor Claudio Hohmann, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, se preguntó: ¿por qué modernizar el sistema de revisión técnica? Respondió que la razón es tener un sis-

tema más objetivo, transparente, ágil y confiable. Eso quiere el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, porque el actual está siendo calificado como un simple trámite burocrático que no sirve.

Señaló que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones está tratando de establecer un servicio que ayude al usuario a cumplir con la ley y también a lograr un perfecto estado de mantenimiento de los vehículos.

Recuerda que el Parlamento aprobó una modificación importante de la ley de Tránsito, que señala que si una persona mata o deja gravemente herida a otra, con secuelas para el futuro, manejando en estado de ebriedad o en un vehículo en mal estado de mantenimiento, tiene una pena mayor que la establecida en la antigua ley de Tránsito, que va de tres a seis años de cárcel.

Entonces, hay que ayudar a los usuarios y hacer que el sistema de revisiones técnicas opere eficientemente desde el punto de vista legal; que no se transforme en un trámite obligatorio, sin mayor utilidad práctica, porque, por el contrario, lo único que se logra es el desprestigio de la función pública, aunque sea realizada por empresas privadas.

Hay que modernizar la revisión técnica debido al avance de la tecnología. En 1990, no existían frenómetros computarizados como hoy. Las plazas de pesaje hace diez o quince años eran visuales y muy rudimentarias. Hoy existen plazas de pesaje automáticas con un solo operador en línea. El Ministro incluso puede ver lo que está pasando en una carretera.

En países como Israel, España o Alemania operan sistemas totalmente automáticos de revisión técnica.

El avance de la tecnología también persigue modernizar el sistema de revisión técnica con pruebas instrumentales modernas, a fin de inspeccionar aspectos claves de los vehículos. No se trata de ser más exigentes ni de rechazar más vehículos, sino de probarlos con mayor confiabilidad.

Expresó que se debe aumentar la eficacia en la capacidad de fiscalización del sistema, atendiendo al autocontrol del concesionario, ya que él es el protagonista de este sistema. Si no tiene incentivos para el cumplimiento de la función, entonces la desprestigiará, al mismo tiempo que desprestigiará al Estado que licita estos servicios.

En 1994, cuando se tomó la decisión de partir con este nuevo sistema, se estimó necesario mejorar la capacidad técnica del personal que opera en las plantas de revisión técnica, lo cual es un aspecto clave.

¿Cuáles son los cambios esperados en el sistema de revisión técnica? Lo primero es la introducción de pruebas instrumentales que permitan disminuir las interpretaciones subjetivas.

También disminuye el número de pruebas visuales. Por ejemplo, en la clase A-2, que son las típicas plantas de taxibuses, el sistema antiguo hacía 86 pruebas visuales, o sea, una enorme cantidad de interpretación subjetiva, mientras que el sistema nuevo se remite sólo a 26, siendo la mayor parte automatizadas.

En la clase B, que es la de automóviles privados, el sistema antiguo hacía 50 pruebas visuales. En el nuevo son 22. Ya no se controla si el vehículo cuenta con botiquín, triángulo o extintor de incendio.

Otra finalidad es que existan criterios similares de revisión a lo largo del país, de manera de evitar que un vehículo sea rechazado por determinada causa y otro no lo sea. De no ser así, el rechazado hará una rotación por las plantas, hasta llegar a una que lo acepte. Eso desprestigia el sistema de control. Es necesario lograr igualdad de procedimientos en los distintos concesionarios, lo cual no es fácil.

También se está considerando reformular los criterios de aprobación y rechazo. Se ha establecido que una serie de defectos que estaban catalogados de menores ya no serán causales de rechazo. Con ello se espera que los porcentajes de rechazos del 35, 40 ó 45 por ciento disminuyan algo.

El nuevo sistema de revisión técnica (llamado así nada más que por su mayor automatización) consta de: 1) pruebas y equipos, 2) personal y 3) transferencia de datos.

Éstas son las exigencias que debe cumplir una persona que quiera adjudicarse una concesión. Debe realizar pruebas con equipos; debe tener personal y también transferir datos.

En la revisión destacan las líneas de inspección, en las que se revisan los vehículos. Cada línea de inspección debe contar con los siguiente elementos: a) frenómetro, b) alineación de ruedas, c) banco de pruebas de amortiguadores, d) detector de holguras, e) analizador de gases, f) luxómetro, y g) puestos de revisión visual.<sup>12</sup>

El señor Carlos Román, ingeniero asesor de Revisiones Santiago S.A., acotó que el nuevo sistema de revisiones técnicas responde a una modernización lógica y a la incorporación de los avances de la tecnología. En tal sentido, no se puede negar el aporte del nuevo sistema en materia de seguridad vial.

El señor Alejandro Denham, representante de A. Denham y Cía. Ltda., expresó que en 1977 inició el proceso de revisión técnica con plantas de buses licitadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Dijo ser el más antiguo y el que tiene más experiencia, por el tiempo transcurrido y por la cantidad de plantas de revisión técnica que ha administrado.

Después de haberse adjudicado la planta de buses y de camiones de Santiago en 1977, hizo un estudio sobre dónde ubicar otras que no fueran garajes abiertos al público, para hacer revisiones en forma exclusiva. En esa oportunidad, de todos los lugares que visitó del parque nacional, la única ciudad donde se justificaba hacer algo así era Concepción. Se adjudicó la concesión de la planta de esa ciudad y, posteriormente, las de Chillán y Los Ángeles.

Señaló que ha seguido participando en las licitaciones posteriores hechas por el Ministerio. Así, hoy administra 32 plantas a través del país, en las que trabajan 585 empleados y cuentan con departamentos técnico, mecánico y electrónico.

Cada vez que se enteraba de que se iba a llamar a licitación pública, ha tenido la precaución de ir a otros países para ver la tecnología que se está aplicando en ese momento y traerla a Chile.

De las veces en las que el Ministerio ha llamado a licitación en Yumbel, Mulchén, Coronel, Santiago, Los Andes, San Felipe y otras ciudades, nunca ganó una propuesta en la que se haya evaluado sólo la parte técnica.

Cuando se supo que habría licitación de las plantas con tecnología española -la más avanzada-, viajó en tres oportunidades a Europa y dos a Estados Unidos para buscar la mejor tecnología, a fin de evitar al máximo la posibilidad de fraude, debido a las falsificaciones de certificados de revisión técnica que cuatro de sus empleados efectuaban en una de sus plantas. Presentó un proyecto al Ministerio, según el cual es imposible que el público tenga contacto con el mecánico, pues la gente sigue el proceso de revisión técnica a través de un monitor en colores ubicado en la sala de espera. Esta tecnología es una de las más avanzadas del mundo y sólo recientemente ha comenzado a aplicarse en Europa.

---

<sup>12</sup> Para ver una explicación de cada uno de estos elementos, remitirse a la exposición del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, consignada en el capítulo V de este informe.

En seguida, participó en una licitación a que llamó el Ministerio en Antofagasta. Cuando entregó su propuesta, todos hablaban del tecnicismo, de lo sofisticado, de los rechazos, etcétera, pero nadie conocía la máquina, pues nadie la había visto funcionar.

Añadió que, en varias oportunidades, ha escuchado comentarios de taxistas, que expresan que ahora no podrán pasar plata por la revisión, lo que demuestra la transparencia del nuevo sistema.

Desde 1990, la locomoción colectiva con dígito par va a una planta y la de dígito impar a otra. Al año siguiente, se invierten, pero tienen la obligación de ir a una planta, la cual no puede ser elegida. Dijo que hasta el año pasado tuvo planta de buses y los mismos choferes le decían que les detallara todas las fallas, para que el empleador les arreglara las máquinas. Los autobuseros nunca han reclamado en contra de ese sistema de plantas, que es el mismo que se está implementando hoy para los autos, taxis y camiones. Para los buses está funcionando desde 1990. Y uno ve en Santiago cómo ha mejorado el parque de locomoción colectiva. Antiguamente, se tenía que andar eligiendo la máquina que no echara humo; hoy es raro la que lo hace, lo cual se ha producido porque los vehículos se someten a un control riguroso, pedido por sus propios conductores.

Manifestó que cree que la contaminación no terminará con las plantas de revisión técnica, así como tampoco se impedirán los accidentes. Por otro lado, la revisión en sí no tiene sentido hasta que la gente no tome conciencia de para qué sirve.

El señor Mario Pumarino, director de Autotest S.A., expresó que su empresa ha hecho un sacrificio muy grande en sentido tecnológico y financiero, por cuanto con las altas inversiones realizadas -de millones de dólares- ha construido cinco plantas que utilizan la nueva tecnología y ha contratado a más de ciento cincuenta personas a cargo de las plantas, a quienes ha capacitado.

A la fecha de su exposición -considerando que las plantas abrieron el 1º de abril de este año-, se han revisado 7.167 vehículos. Los rechazos producidos han inducido a algunos a pensar -como se ha planteado públicamente- que la cantidad de vehículos que correrán igual suerte por la nueva tecnología es enorme. Sin embargo, si se compara el actual porcentaje de rechazos con el de antes, se observa que éste no se ha alterado en absoluto. Lo que ocurre es que han cambiado las razones por las cuales se rechaza un vehículo. Los mayores motivos de rechazo se han producido por problemas en los sistemas de frenos y de gases.

Al comienzo de la operación de las nuevas plantas hubo problemas, especialmente por la incorporación de sistemas informáticos. Debido a eso, hubo que preparar en Chile "softwares" más especializados para el funcionamiento de las plantas. Hubo dificultades tanto con el "software" elaborado en Chile como con el preparado en Alemania. Sin embargo, luego se comenzó a trabajar a plena marcha.

A pesar de haber sido objeto de acusaciones infundadas sobre corrupción, su empresa está dispuesta a presentarse a concesiones en otras ciudades, debido al convencimiento de que el sistema que se ha implementado es el correcto.

En el pasado se hicieron muchas cosas "non sanctas"; pero con el nuevo sistema eso no puede suceder. En él, el dueño del vehículo lo entrega a un mecánico profesional, el cual lo pasa por la línea de revisión, que es absolutamente computarizada, en la cual no interviene nadie -salvo para ver que los espejos, los parabrisas y otros elementos visuales estén bien-, y lo entrega en el otro extremo, en donde el computador emite su resultado, de rechazo o de aceptación. Mientras tanto, el dueño del vehículo permanece en una sala de espera. Es decir, es un sistema absolutamente transparente, que es lo que buscaba el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

El señor Nuncio Lama, Director del Centro de Control y Certificación Vehicular del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, expuso que el principal objetivo del sistema de revisiones técnicas consiste en realizar un control periódico sobre los sistemas de seguridad y emisiones vehiculares. En función de ese propósito, se diseñó un nuevo sistema, respecto del cual el Centro de Control y Certificación Vehicular participó en el diseño de los procedimientos, para lo cual contrató al Departamento de Ingeniería Mecánica de la Universidad de Chile, a fin de que hiciera un estudio. Dicha investigación se extendió por un lapso de nueve meses y consideró antecedentes del extranjero, a fin de implementar las nuevas plantas de revisión.

Antes de realizar el estudio, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones definió el objetivo principal de las nuevas plantas: solucionar los problemas que generaban las antiguas. En tal sentido, uno de los aspectos que más preocupaba era contar con procedimientos de inspección con resultados reproducibles, que era el gran problema que arrastraban las plantas antiguas debido a la falta de equipos, por lo cual la mayoría de las pruebas efectuadas tenían carácter subjetivo, lo que suponía manipulación de resultados.

Otro objetivo que debía cumplir el estudio era el reemplazo de las pruebas visuales por inspecciones instrumentales y cuantitativas lo más objetivas posibles, como, asimismo, la existencia de criterios claros de aprobación y rechazo, cuestión que el antiguo sistema no definía.

También había algunos problemas de fiscalización, por cuanto Santiago contaba con más de 28 plantas revisoras, cada una de las cuales aplicaba criterios diferentes de revisión. Para ordenar el sistema, se diseñó uno que contemplara la licitación de cuatro plantas, las que debían absorber un cierto número de revisiones técnicas, estimadas en función de la cantidad de vehículos que debían controlar.

Por último, el estudio debía procurar la eliminación de la primera revisión técnica para los vehículos nuevos de hasta dos años de antigüedad. En todo caso, esta revisión está sujeta a variaciones de entre 12 y 24 meses, dependiendo del último dígito de la patente del vehículo.

Junto con las plantas, se diseñó un sistema en el que el Parlamento ha tenido participación a través de la aprobación de la homologación, fruto de la modificación de la ley de Tránsito. Ese aspecto está a punto de ser implementado y sólo falta solucionar algunos detalles relativos a resoluciones y reglamentos. Con todo, a comienzos de agosto comenzaría a funcionar el proceso de homologación, del que se eliminaría la primera revisión técnica.

Definidos tales objetivos, fueron dados a conocer a la Universidad de Chile, la que comenzó a elaborar los manuales que contendrían todos los procedimientos necesarios para efectuar las revisiones. Para la elaboración de los mismos, se consideró toda la experiencia proveniente del extranjero, en especial la de Europa, donde existen plantas que desarrollan procedimientos de inspección muy similares a los que se deseaban implementar en Chile. De manera que el sistema se definió tomando en consideración procedimientos y tecnologías internacionales; sin embargo, no ocurrió lo mismo a la hora de establecer los estándares, pues ellos no coinciden con los europeos. El estudio de la Universidad de Chile "testeo" 150 vehículos en las plantas en actual funcionamiento. A partir de esos resultados, se establecieron los niveles mínimos de aceptación aplicables al parque automotor.

Añadió que las normas técnicas diseñadas para el nuevo sistema son específicas para cada tipo de inspección. Por ejemplo, en las plantas antiguas, el sistema de frenos se verificaba de manera visual, es decir, se apretaba el pedal y se determinaba si existían o no fugas. En cambio, en las plantas nuevas se realiza una prueba de eficiencia de frenado, mediante la cual el vehículo es sometido a una carga que se establece en relación con el peso. La eficiencia del

frenado medida en Europa debe alcanzar entre 40 y 45 por ciento; en cambio, en Chile, habida consideración de las características específicas de nuestro parque automotor, la misma se sitúa en un rango de 35 por ciento. Un estándar de esas características indica el mínimo necesario para que un vehículo pueda frenar. Existen procedimientos internacionales de homologación de vehículos nuevos. Según esos parámetros, cada vehículo, en función a su peso, debe cumplir con una distancia mínima para frenar. Por ejemplo, la legislación norteamericana señala que un vehículo de hasta mil kilos debe frenar en un tramo de 50 metros, pero la europea, considerando las mismas condiciones, establece 46 metros.

Ahora, esta prueba se aplica únicamente a vehículos usados, a fin de determinar si éstos han perdido la eficiencia de frenado. Normalmente, un vehículo fabricado en 1990 que se encuentra en buenas condiciones de mantención puede alcanzar un rango de frenado de hasta 50 por ciento.

En cuanto a la verificación de la dirección, ocurre exactamente lo mismo. En la actualidad, se practican revisiones visuales y verificaciones de convergencia con huinchas de medir y, en ocasiones, ni siquiera se hacen. En las nuevas plantas de inspección, el vehículo debe pasar por una placa de desplazamiento, la que verifica si éste tiende a desviarse bajo determinadas circunstancias. La norma aplicada en Chile establece que un vehículo no debe desviarse más de 10 metros por kilómetro de distancia. Ésa era, en principio, la norma que regía en Europa, pero en la actualidad la norma de ese continente tolera hasta 5 metros por kilómetro.

En relación con el estándar establecido para medir la suspensión, el desequilibrio entre ambas suspensiones se fijó en 15 por ciento. En Europa, el mismo debe alcanzar entre 5 y 10 por ciento.

Todos los estándares mencionados se reglamentaron tomando en consideración que el parque vehicular de Santiago no estaba en condiciones de ser sometido a pruebas según el patrón europeo, pero siempre se pensó que algún día, en función del archivo de datos computacionales que se ha implementado, se pueden ir mejorando.

En el ámbito internacional -que se toma como referencia- nadie coloca estándares altos al comienzo para volver atrás; al revés, se colocan estándares bajos para, posteriormente, aumentarlos.

En el caso de las emisiones de motores diesel, se cambió el procedimiento. El que se exigía consistía en un procedimiento de índice de ennegrecimiento, que no era muy objetivo, y se cambió por uno que se llama "medición de opacidad de flujo parcial". La ventaja es que los equivalentes técnicos son exactamente iguales a los actuales, pero la diferencia es que se puede detectar la emisión de humo azul, el que es producido exclusivamente por el aceite que ayuda a lubricar el cilindro.

Por otra parte, de las 50 pruebas visuales que se efectuaban en las plantas clase B, quedaron 22 y, en la clase A 2, de las 86 quedaron 26, ya que se simplificó el sistema, para hacerlo mucho más objetivo. Hoy se revisa todo y todo es condición de rechazo. Por ejemplo, si una ventana trasera no se puede levantar, es condición de rechazo. En una planta nueva, no lo será, porque al Estado le interesa velar por la seguridad. Así, si un defecto no constituye riesgo, no es causal de rechazo.

Por último, se clasificaron los defectos en tres tipos: menor, grave y muy grave.

El defecto menor no es causa de rechazo; sólo se alerta a la persona que debe corregirlo. El defecto grave es causa de rechazo. En el defecto muy grave, aparte del rechazo, se le dice a la persona que ese vehículo no está apto para circular. Aunque, legalmente, no se le debería permitir salir de la planta, por lo menos se le va a decir que no debe circular. En países europeos, en este caso no se deja salir al vehículo sino sólo remolcándolo.

Desde un principio, la filosofía siempre fue que el vehículo puede ser muy viejo, por ejemplo, de 1940; pero, si está en buen estado, puede circular. Si un vehículo no pasa por las revisiones técnicas, no debería circular en las calles.

El señor Roberto Corvalán, académico de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile, explicó el papel que le cupo a la Universidad de Chile en el proceso de establecimiento de las nuevas plantas de revisión técnica.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones solicitó de la Universidad de Chile que realizara dos estudios relacionados con el tema en análisis. El primero de ellos se denominó “Estudio de aspectos de seguridad y emisiones vehiculares”, cuya primera parte del informe final fue entregada en junio de 1996. Su objetivo fundamental era redactar los manuales de procedimiento para las revisiones técnicas tipo B y A2. Los objetivos específicos consistían en estudiar normas, procedimientos, normativa internacional y el marco legal vigente en el país.

Como metodología, se elaboró un programa experimental, para lo cual el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puso a disposición de los investigadores las instalaciones que forman parte del Centro de Control y Certificación Vehicular. Hay un área de revisiones técnicas, la cual está dotada de todos los instrumentos contemplados en las nuevas plantas de revisiones.

En forma simultánea a la investigación de análisis y recuperación de antecedentes tanto nacionales como internacionales, los investigadores diseñaron un programa de ensayos con una muestra de más de 150 vehículos de distintas categorías, comerciales y particulares, los cuales fueron sometidos a todas las pruebas instrumentales y visuales establecidas en el nuevo proceso.

El programa experimental se orientó a dos aspectos fundamentales. El primero consistió en definir procedimientos que permitiesen que los resultados fuesen repetibles. Se hizo un diagnóstico del sistema anterior, basado fundamentalmente en antecedentes proporcionados por el Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y en visitas inspectivas del personal de la Facultad de Ciencias a algunas plantas en funcionamiento. El diagnóstico detectó que uno de los problemas principales era la poca repetibilidad de los procedimientos y, por lo tanto, de los resultados. Un vehículo sometido a revisión técnica en una planta podía tener un resultado bastante distinto en otra. Eso aconsejó orientar una parte del estudio experimental a afinar procedimientos.

Hizo presente que el nuevo proceso tiene algunas pruebas instrumentales nuevas, que el anterior no tenía; es decir, algunas pruebas visuales del anterior proceso fueron reemplazadas por pruebas instrumentales, con el objeto de dar más confianza en el procedimiento, en el resultado y en la forma de efectuar la revisión.

El programa experimental fue bastante extenso (cuatro meses). Como producto del análisis, se diseñaron los procedimientos para las llamadas “estaciones de inspección”, tanto visuales como instrumentales, a cada una de las cuales se propuso la regulación adecuada.

A grandes rasgos, ése fue el primer proyecto, porque la revisión técnica se divide en dos grandes partes: análisis de emisiones de gases y aspectos de seguridad. La revisión técnica tiene por objeto verificar que el estado de mantención del vehículo garantice la seguridad en la circulación vial y la protección del medio ambiente.

El segundo estudio, por su extensión y alcance, se dividió en dos partes. La primera es para dar un servicio de apoyo al Ministerio en la revisión del proceso de construcción, puesta a punto y operación de las nuevas plantas de revisiones técnicas, tipo B y A2. La segunda es

para hacer el manual de procedimiento, lo mismo que se hizo en 1996 para las plantas tipo A1, que corresponden al transporte de pasajeros remunerado.

En cuanto a la primera parte, la más extensa del estudio, se formó un equipo profesional mixto: gente de la universidad y del sector privado, sobre todo porque en la etapa de construcción, de verificación y de inspección de la construcción de las plantas estaban involucradas múltiples especialidades. Se formó un equipo que cubría las siguientes principales especialidades involucradas en la construcción de las plantas: obra civil, electricidad, instrumentación e informática.

El estudio tuvo las siguientes etapas:

- a) Construcción. El equipo comenzó a trabajar el proyecto a fines de diciembre de 1996 y estuvo presente en gran parte de la construcción de cada una de las plantas.
- b) Puesta a punto. Había plazos legales para que las plantas con atención de público entraran en funcionamiento. Entonces, la idea original era hacer una verificación, decir al Ministerio que las plantas se encontraban en tal estado y se aconsejaba empezar a operar con atención de público.
- c) Verificación final de las plantas. Después de que las plantas hubieron pasado por la puesta a punto, por un período de marcha blanca y por un período con atención de público, fueron sometidas a una verificación final, muy completa, y se entregó al Ministerio una radiografía de su estado, con recomendaciones para mejorar los aspectos que se encontraron deficitarios.

En la segunda parte del estudio se aplicó una metodología semejante a la utilizada en 1996, en el sentido de que se hizo un programa experimental, pero en terreno. En las dos plantas existentes en la Región Metropolitana, se aplicó el manual de procedimiento. Personal del equipo investigador hizo un programa experimental de dos etapas. En la primera, se realizó una verificación de las plantas sin su intervención y, en la segunda, intervino para hacer lo mismo que el año pasado con el otro tipo de vehículos. Es decir, se trató de afinar los procedimientos que incorporan nuevos instrumentos, nuevas mediciones, etcétera.

También hubo un proceso de discusión con el Ministerio sobre los principios básicos que se debían tener presentes como obligatorios en los manuales. Luego, se efectuó la proposición de manuales, que actualmente está en revisión.

El Capitán de Carabineros señor Luis Prieto, Jefe del Departamento de Desarrollo e Ingeniería de Carabineros de Chile, expresó que, en términos legales y técnicos, la actual revisión técnica no es más drástica que la anterior. El elemento que ha presentado distorsiones es que hoy el cálculo de las emisiones es computarizado en el 100%. No hay subjetividad de por medio.

Hoy existen diversas clases de revisiones técnicas de acuerdo con los tipos de vehículos: automóviles particulares, buses o camiones, taxis.

Planteó que sería bueno realizar un estudio segregado sobre la drasticidad de la revisión técnica de acuerdo con el área en la que el vehículo circula, toda vez que las exigencias a las que son sometidos los vehículos que circulan por carreteras difieren de las exigencias a que son sometidos los que lo hacen en zonas urbanas. Los segundos deberían estar sometidos a normas más flexibles. También sería buena idea diferenciar mediante signos los vehículos que pueden circular por todo el territorio nacional de aquellos que sólo pueden hacerlo en zonas urbanas, ya que su control es menos drástico, porque la velocidad es menor.

El señor Norberto Silva, Tesorero Nacional de la Confederación Nacional de Sindicatos de Trabajadores Independientes de Automóviles de Alquiler de Chile (Fenatach), señaló que la entidad que representa tiene discrepancias con otras organizaciones, ya que no está en co-

ntra de las nuevas plantas de revisión técnica, sino que quiere mejorar el nuevo sistema. Las otras organizaciones quieren volver al sistema antiguo, lo cual es imposible.

10. Sobre la inconveniencia de cambiar el antiguo sistema de revisiones técnicas, vigente hasta junio de 1997.

El señor Carlos Frez, Presidente de la Confederación Nacional de Sindicatos y Federaciones de Taxis Colectivos de Chile, manifestó que la Confederación ha tenido que enfrentar un conflicto que no esperaba -y que pudo tener trascendencia nacional-, relacionado con las plantas revisoras en Santiago y en la Segunda Región. Las revisiones técnicas del transporte público, en especial de su gremio, no fueron conversadas, ni siquiera como mero comentario por parte de las autoridades del Ministerio de Transportes.

Hubo alarma en la Confederación cuando los asociados recibieron amenazas de algunos Seremis, que les decían que, en cuanto entraran en funcionamiento las plantas con tecnología de punta que se traerían de Europa, no quedaría ningún colectivo. En ese momento, los asociados comenzaron a preguntar a la directiva de qué plantas de revisión técnica se estaba hablando. Averiguó que estaban trayendo plantas de revisión técnica con la última tecnología. En el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les dijeron que el país estaba adquiriendo las últimas tecnologías y que los taxis colectivos debían estar a la altura de las circunstancias.

La Conatacoch entiende que el progreso es bueno para todos y no se opone a él, pero debe ir llegando en la medida en que los países estén en condiciones de recibirlo. En el caso de los taxis colectivos, no había ni hay justificación alguna para aplicar revisiones técnicas de última tecnología. Las plantas existentes llevan años en servicio y revisan bien a todos los vehículos. Según estadísticas de la Conatacoch, y de las compañías de seguro y de Carabineros de Chile, los accidentes no se producen esencialmente por fallas mecánicas, sino por fallas humanas y por el mal estado de la infraestructura vial. Por lo tanto, éstos son los puntos que deben atacarse. Hay que preocuparse del estado de la infraestructura vial, porque en las regiones y en las poblaciones de Santiago es malísima. Esto los afecta muchísimo, ya que, después de tres rechazos, el vehículo no tiene posibilidad alguna de obtener permiso de circulación.

Escribió un gráfico que muestra algunas comprobaciones efectuadas en dos plantas nuevas, una ubicada en Brasilia y la otra en calle Guanaco. A ellas llevaron cuatro vehículos. En desequilibrio del eje trasero, la planta de Brasilia comprobó 70% y la de Guanaco, 42%, en el mismo vehículo. En materia de contaminantes, en HC, en la planta Brasilia, 185; en la de Guanaco, 49. En el sistema de frenos, la de Brasilia, 1 punto en desequilibrio delantero y la de Guanaco, 8. El otro vehículo, en la de Brasilia tiene 1 punto y en la de Guanaco, 6. Es decir, hay desequilibrios en el funcionamiento de las plantas, lo que no da ninguna garantía.

Expresó que se le ha afirmado que esta nueva tecnología se aplicaba en todo el mundo. Pero él hizo ver que en América Latina sólo la tiene Chile, y recién ahora Argentina tiene intenciones de imponerla. Por su parte, Brasil, país productor de vehículos motorizados, no tiene este tipo de plantas ni hace ningún tipo de revisión técnica. En Venezuela y en México sólo se revisan los gases. Es decir, Chile es el más exagerado para hacer revisiones, en circunstancias de que ni siquiera fabrica vehículos motorizados.

En Europa existen estas plantas, pero sólo en los países fabricantes de vehículos. Allí hay interés por la eliminación de vehículos para dar movimiento a la industria automotora. En cuatro o cinco años, los europeos están en condiciones de cambiar sus máquinas, en especial los que trabajan con ellas. Los vehículos de los taxistas no tienen más de cuatro o cinco años de uso; los dan en parte de pago a los mismos que se los vendieron y renuevan su máquina

sin pagar el impuesto a la cilindrada que se paga en Chile y que resulta bastante oneroso para el presupuesto de un taxista.

Lo que más preocupa a los dueños de taxis colectivos es que deben competir con otros servicios de transporte público de pasajeros. Pero también les inquieta el hecho de que no estén en la libre competencia los que hacen el negocio de las plantas. En efecto, tres personas son dueñas de todas las plantas, lo que constituye un monopolio, quedando fuera una serie de plantas tradicionales, que atendían a los taxis colectivos y a los particulares. Es preocupante el hecho de que, en vez de ir democratizando la actividad y entrando en una política de libre competencia, esto se esté monopolizando en pocas manos, lo que tarde o temprano traerá un tremendo daño al país. La única actividad en la que no debe haber competencia es en la de fiscalización, porque ésta es materia del Ministerio.

Por otra parte, las nuevas plantas han subido los precios hasta en 200%. Cuando se hace una segunda revisión en las plantas tradicionales, porque el vehículo fue rechazado en la primera oportunidad, no hay que pagar de nuevo si la revisión se hace antes de 30 días. En cambio, ahora sí hay que pagar nuevamente, porque las nuevas plantas hacen una evaluación y un diagnóstico, que tienen un costo. Hay que pagar en cada oportunidad en que se concurre a la planta, lo que es absurdo. A su juicio, las revisiones causan daño a los vehículos.

Asimismo, hay que estar a las 8 de la tarde haciendo fila para ser atendido al día siguiente. En ocasiones, ha esperado hasta las 6 de la tarde del día siguiente para ser atendido en las plantas antiguas, porque, como hay un boicot a las plantas antiguas, ellos demoran artificialmente el trabajo, para obligar a la gente a ir a otros lados.

Hoy, lo más desastroso es que la revisión de gases de los vehículos catalíticos se está haciendo en plantas particulares, porque las antiguas no tienen la infraestructura para ello. Y las plantas particulares, como son de los mismos dueños que se adjudicaron las plantas clase A y B, hoy simplemente no se la quieren hacer a los taxis, para obligarlos a meterse en el carril de la tecnología de las plantas automatizadas. Están obligando y presionando, y debido a ello hoy está a punto de estallar un tremendo conflicto con los taxis colectivos, porque no atienden la revisión de gases como se hacía antes, obligándolos a asistir a una planta nueva, pese a que con el Ministerio existe un compromiso para trabajar un protocolo de acuerdo, hasta encontrar una solución.

Planteó al Ministerio que desea que, mientras esta Comisión termina su trabajo, todo continúe como antes y no se siga moviendo la cosa en forma artificial, obligando al gremio a someterse al arbitrio de los concesionarios de este tipo de tecnología.

Hoy existen en Santiago 560 mil vehículos livianos y 40 mil taxis, que las plantas nuevas no son capaces de atender. Es otra de las razones por las cuales debe primar la política de libre mercado: que existan las plantas antiguas y las nuevas, a fin de que puedan atender con la premura que ameritan las circunstancias. Los taxistas no pueden esperar un día y una noche completos para que revisen sus vehículos. Si son rechazados, dentro del mes tendrán que pasar otra noche y otro día para ser atendidos.

Pidió que continúen vigentes todas las plantas. En Chile no se justifica la eliminación de las plantas existentes, sólo porque están trayendo algunas con tecnología de punta que únicamente operan en algunos países de Europa.

A continuación, detalló la forma en que los afecta la tecnología de punta.

En las plantas tradicionales, el sistema de freno es chequeado por expertos que revisan el vehículo; lo hacen tomar vuelo, tiran el freno de mano, y frena; pisan el freno, y frena. Ésa es una prueba de que anda bien. Después lo meten a un pozo, lo miran y ven si hay algún ruido extraño. El vehículo está bien de freno. Ésa es la revisión tradicional en materia de frenos. En

cambio, hoy someten al vehículo a un sistema bastante complejo. Lo levantan en una rampa y, en forma automática, una de las planchas que está encima, lo mueve, frena una rueda, que queda sujeta, y la otra plancha comienza a abrir el vehículo; lo abre de patas. Como esos movimientos son muy bruscos, han dicho que no llevarán nuevamente sus máquinas allí, por el tremendo daño que les causan. Se han metido al pozo con la gente del Ministerio y con los dueños de la planta, y les han mostrado cómo se abren las gomas de las rótulas y cómo quedan abiertas, pues no vuelven a su lugar original. Ellos dicen que sólo se abren diez centímetros, lo que no es cierto. Además, lo hacen a una velocidad tal, que le ocasionan una serie de problemas a la máquina.

A un ingeniero alemán, contratado por una importadora para estos efectos, le demostraron que la revisión no es pareja, ya que un mismo vehículo pasado por dos plantas de alta tecnología, el mismo día y casi a la misma hora, mostró porcentajes muy dispares de desequilibrio. Entonces, dijo que uno o todos los vehículos tienen los tambores ovalados, de manera que cuando va pasando por la máquina, en este caso al que presenta 56 puntos, el computador lo pilló justo cuando estaba en la parte gastada del tambor, y al otro lo pilló cuando estaba en la parte buena. Por eso hubo cifras distintas, lo que significa que el tambor está defectuoso. Sin embargo, pusieron el tambor en el torno, y resultó que estaba bueno. Entonces, el ingeniero alemán refutó que la pastilla estaba más desgastada en un lado. Se le contestó que no se podía andar con un pie de metro midiendo cada pastilla para saber si el vehículo estaba en condiciones de frenar. Los vehículos están buenos y frenan bien, pero si son sometidos a este tipo de tecnología, se comete una injusticia. Un vehículo en buenas condiciones no necesita ser revisado por una máquina, sino simplemente por la gente experta que sabe de automóviles.

Para revisar el sistema de la dirección, se hizo pasar un vehículo, en presencia de un representante del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, por la máquina que mide el desequilibrio existente, y no emitió señal. Fue necesario retrocederlo y volverlo a pasar, pero ocurrió lo mismo. A la tercera vez, emitió la señal que indicaba que el vehículo debía ser rechazado. Ante eso, se consultó si un vehículo debía pasar hasta que aquélla se emitiera, y se contestó afirmativamente.

Se hicieron pruebas en tres plantas: en la de Brasilia, en la de Guanaco y en la de homologación de Maipú. En esta última, nunca dieron los resultados, porque fueron un desastre. En ella, pasó un vehículo por la máquina y el computador emitió todos los informes. En seguida, pasó un segundo vehículo, y los resultados fueron los mismos del primero. En vista de lo ocurrido, lo retrocedieron y lo pasaron de nuevo, obteniéndose datos totalmente distintos. Eso demuestra que es factible que el primer vehículo haya transmitido la información al segundo.

Los técnicos explicaron que había un defecto en el sistema, para lo cual habían contratado a expertos de la Universidad de Chile que estaban trabajando en ese problema. La Conatacoch hizo presente que, en la práctica, cuando a sus asociados les tocara pasar todos los vehículos por la máquina, quedarían sujetos al azar. En muchos casos, se producirán tremendas injusticias. Se le dijo que había que esperar el resultado del trabajo de los ingenieros, pero esa misma respuesta la habían dicho hacía dos meses.

Señaló que, a la fecha de su exposición, los ingenieros de la Universidad de Chile todavía no habían podido emitir un informe, simplemente porque seguían comprobando desequilibrios: no les cuadraban los resultados de una planta con la otra, ni los de un carril con otro de la misma planta.

En definitiva, no existe transparencia en las plantas ni en la forma en que se están manejando estas situaciones. Por eso, la gente es reacia en este minuto a atenderse en las plantas nuevas, pese a todas las presiones del Ministerio de Transportes y de las plantas que no quieren atender las revisiones de gases de los taxis colectivos, como lo hacían antes las plantas clase B.

El señor Héctor Sandoval, Vicepresidente de la Conatacoch, dijo que, por más que el Ministerio sostenga que el sistema es infalible y que con él se evitará la corrupción, ha visto que la revisión del sistema de dirección marca de acuerdo a la forma en que el vehículo entra al carril. El señor Frez ha dicho que un vehículo tuvo que pasar tres o cuatro veces para que marcara. Además, los taxistas dejan los vehículos en la entrada de la planta y es el personal el que los conduce. Por lo tanto, los conductores no ingresan con él ni lo pasan en forma correcta o incorrecta por la máquina. De manera que no se mide con exactitud el estado en que está el vehículo, pues depende de la forma en que es conducido por la parte que revisa el sistema de dirección. Por eso, no merece confiabilidad.

Después, cuando se revisa el sistema de amortiguación, se efectúa una relación del estado de las piezas y el peso de cada uno de los ejes. Cuando la Conatacoch planteó las diferencias entre una planta y otra, se le explicó que se debían a que un conductor era más corpulento que otro. ¿Habría que buscar a los operadores más delgados para que pasen el auto, a fin de que no presente problemas?

Respecto del sistema de frenos, también se dijo que los diferentes resultados se debían a la presión que ejerce el conductor sobre el pedal del freno al pasar por la máquina. Eso significa que si el conductor le es simpático al operador, va a frenar con más fuerza su vehículo y va a decir que los frenos están buenos; si le es antipático, va a apoyar apenas el pie en el freno, provocando un resultado diferente y será rechazado.

El señor Rafael Poblete, Secretario de la Federación de Taxis Colectivos de la IX Región, manifestó que el rechazo de dicha Federación a las nuevas plantas revisoras se fundamenta en los siguientes puntos:

- a) Las plantas son de un nivel de exigencias que corresponde a países desarrollados que se pueden permitir el lujo de convertir en chatarra vehículos con ocho o más años de antigüedad.
- b) Los costos de mantención mecánica se elevan en forma alarmante, pues las máquinas y herramientas que se usan en las reparaciones y acondicionamientos para cumplir con las normas impuestas por las plantas de revisión técnica están en manos de los representantes de las marcas que distribuyen o del servicio técnico que respalda la marca, los que en Temuco son de escasa credibilidad.
- c) La política de renovación del parque automotor hace materialmente imposible que un prestador de servicios, en las condiciones actuales pueda mantener su herramienta de trabajo en un nivel de excelencia, sin que ello signifique vivir pagando créditos para poder renovar su material de trabajo cada cuatro o cinco años. Más del 80 por ciento de los prestadores de servicios están con deudas en el sistema financiero o bancario.
- d) El bajo nivel de ingresos promedio de la mayoría de los prestadores de servicios de taxis colectivos les impide formar un ahorro previo para dar un pie o reponer el material de trabajo, lo cual los obliga a recurrir a entidades de crédito y pagar altos intereses.
- e) El alto porcentaje de rechazos de los vehículos más antiguos deja fuera la antigüedad máxima de 18 años para renovar taxis colectivos, como lo permite el decreto ley N° 212, pues los parámetros que establecen las nuevas plantas hacen imposible llegar en las condiciones de excelencia que señalan las normas ISO 9001.

f) Al país se ha permitido el ingreso de varios modelos de vehículos de marca Lada, cuya tecnología de fabricación data de 1971 a 1973 y los fabricantes no están obligados a cumplir con las normas DIN, que establecen la mayoría de los países europeos y asiáticos. Lo mismo sucede con la importación de los famosos repuestos alternativos de dudosa procedencia, naturalmente más económicos que los originales, que venden las casas representantes de las marcas que se comercializan en el país, los que las plantas nuevas rechazarán, pues estarán fuera de las normas preestablecidas por ellas.

En otra exposición, el señor Carlos Frez (Presidente de la Conatacoch) planteó que, en materia de revisiones técnicas, las nuevas plantas automatizadas han significado un retroceso del sistema, sobre todo en la atención a los usuarios. En 1991 y 1992, existían 34 plantas clase B para atender a 350 mil vehículos, aproximadamente. Hoy, las plantas son sólo 11, para atender a 560 mil vehículos en Santiago, con la agravante de que, en la práctica, esas plantas demoran entre 4 y 5 minutos más que las plantas antiguas en la revisión de un vehículo. Todo esto ha creado gran congestión en las plantas clases A y B.

Reiteró que, en el caso de su gremio, los choferes tienen que ir a hacer fila en la noche para ser atendidos al día siguiente en la única planta convencional en la Región Metropolitana, ubicada en Talagante. Pero esa planta no está autorizada para atender vehículos con convertidores catalíticos, por lo que se les crea un doble problema.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha sostenido que no tiene atribuciones legales para autorizar a la planta de Talagante a revisar automóviles catalíticos. Sin embargo, en el mercado hay máquinas adecuadas para revisar ese tipo de vehículos y los dueños de la planta de Talagante están dispuestos a adquirirlas. Frente a ello, proporcionó al Ministerio los antecedentes de tres plantas clase B que fueron autorizadas, sin previa licitación, para revisar vehículos catalíticos.

La revisión técnica es una actividad comercial, la cual debe estar enmarcada dentro de los principios de la Constitución Política de la República: oferta y demanda, libertad, igualdad. Esto significa que cualquier persona natural o jurídica puede establecer el negocio de las plantas de revisión técnica sin pasar por el proceso engorroso, dudoso y obscuro de la licitación. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sólo debería preocuparse de su fiscalización, así como lo hace con los taxis colectivos. El Parlamento debe fijar el marco regulatorio por el cual debe regirse este negocio, al cual deben someterse las plantas.

Las leyes N°s 9.039, 19.011 y 19.040 confirieron facultades extraordinarias al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones para reglamentar el sistema público de transportes, al objeto de enfrentar los problemas de congestión y de contaminación, especialmente en las grandes ciudades. La ley N° 19.039 señalaba al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones que no podía establecer ninguna norma sin antes consultarla con los afectados, especialmente con las municipalidades, cosa que nunca hizo.

Estos cambios han implicado el encarecimiento de los costos de las revisiones técnicas para los taxis colectivos en el 300%.

En mérito de lo anterior, solicitó de la Comisión que tenga a bien estudiar la posibilidad de revisar las leyes que otorgan amplias facultades al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, ya que esas facultades han ocasionado sufrimiento a los taxis colectivos, a los taxis básicos, a los fleteros y a los comerciantes de las ferias libres, a todos los cuales representó ante la Comisión.

El parque vehicular está creciendo en el 100% cada diez años. Los microbuses que circulan en Santiago son más de doce mil. Los taxis básicos son más de diecisiete mil y los taxis colectivos, más de doce mil en Santiago. En el nivel nacional, los taxis colectivos son más de

cien mil. Estos temas son altamente preocupantes. Hay que hacer un reordenamiento del sector, ya que la comunidad toda se ve afectada.

11. Denuncias formuladas por la Asociación de Dueños de Plantas de Revisiones Técnicas (Adupla).<sup>13</sup>

El señor Alejandro Riquelme, Presidente de Adupla, expresó que los dueños de plantas del sistema antiguo están totalmente de acuerdo con que en Chile debe mejorarse el servicio de revisiones técnicas, haciéndolo más automatizado.

Ha escuchado mucho al taxista, que representa el 2 ó el 3 por ciento del total del parque automotor, que presiona tomándose las calles o las carreteras, igual que los camioneros, que representan un pequeño grupo de la ciudadanía. Pero, ¿qué sucede con los millones de chilenos que han comprado sus vehículos con esfuerzo y no tienen la más mínima idea de lo que es una revisión técnica y de lo que se avecina con el nuevo sistema? Se trata de un millón de vehículos, los que no van a cumplir con las normas que está exigiendo el Ministerio, porque la infraestructura vial de Chile no lo permite.

Dijo que su presencia tiene por objeto reiterar ante la Comisión las denuncias hechas ante las autoridades, ante la justicia, por la falta de transparencia, y las anomalías cometidas en el proceso de adjudicación de las concesiones de plantas de revisión técnica.

El 18 de diciembre de 1995, el Ministerio de Transportes comunicó el resultado de la licitación. En esa oportunidad, se formularon muchos reparos al proceso de adjudicación de las concesiones. Por ejemplo, una empresa extranjera que se adjudicó el primer lugar, porque presentó una excelente oferta técnica, no cumplió con las bases, al presentar tres sobres con oferta tarifaria.

La empresa S.G.S., que hasta una semana antes de abrirse las ofertas técnicas prestaba servicios al Ministerio como fiscalizadora, participó en la elaboración de bases y, por ética, debió quedar fuera. Finalmente, renunció.

El 22 de diciembre de 1995, solicitó de la Contraloría General de la República que investigara las irregularidades en el proceso de adjudicación de estas concesiones, petición que fue rechazada en tres oportunidades por el señor Contralor General. Todas versaban sobre aspectos puntuales de los que se dio cuenta al analizar las ofertas técnicas de los demás oferentes, que son públicas una vez terminado el proceso.

Manifestó creer que el señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones ha estado engañando a la opinión pública al decir que estaba implementando un nuevo sistema de revisión técnica que iba a demorar tres minutos, con total transparencia. Ha sucedido todo lo contrario, y las denuncias que ha estado haciendo durante un año y medio le han dado la razón. Las nuevas plantas, mal adjudicadas, con total falta de transparencia, demoran entre 18 minutos y una hora, en circunstancias de que las antiguas, en una revisión normal, rigurosa, no demoraban más de 10 minutos.

Los tribunales de justicia le han dado la razón en todo al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Pero eso se ha debido a que no ha tenido contraparte, porque cuando el Secretario Regional Ministerial de Transportes prorrogó a los concesionarios antiguos las boletas de garantía por dos años, éstos pensaron que, con todas las anomalías y los incumplimientos de las bases denunciados, el Ministerio iba a declarar desierta la licitación. Lamentablemente, no se hizo parte en un recurso de protección que presentaron los concesionarios adjudicados. En consecuencia, como no tuvieron contraparte, dispusieron de todo el tiempo para trabajar, y la justicia les dio el favor. Cuando presentó un recurso de amparo económico para

<sup>13</sup> Se trata de los dueños de las plantas antiguas, que en Santiago operaron hasta el 23 de junio de 1997.

ver el fondo de la situación, los tribunales de alzada fallaron “no ha lugar por extemporáneo”. Se limitaron a eso. Pero el tema de fondo no se ha visto nunca, y es hora de que se vea, por el bien de Chile, por la transparencia de los procesos y por detener la corrupción.

El señor Marcelo Avaria, Vicepresidente de Adupla, expresó que desea dar a conocer las numerosas arbitrariedades e irregularidades que, desde sus inicios, han acompañado al proceso de licitación pública de cuatro concesiones para la operación de plantas de revisión técnica de vehículos motorizados para la Región Metropolitana convocado por el Ministerio de Transportes a comienzos de 1995.

Para comprender por qué el tan aplaudido y defendido nuevo sistema de revisiones técnicas ha movilizó a tantos establecimientos, ha generado querellas, movilizaciones y demandas, y ha comenzado con tantos tropiezos e incumplimientos, hay que remontarse al origen de este proceso.

El 24 de noviembre de 1995, después de un proceso de precalificación, en el que una de las empresas fue descalificada por no poder demostrar la compra de bases, lo que demuestra que la autoridad puede aplicar las sanciones que las normas le autoimponen, se abrieron las ofertas técnicas de 9 empresas. En ese acto y sin tener los participantes la oportunidad de ver en detalle las ofertas de la competencia y desconociendo los puntajes, se estamparon sendas observaciones precisamente a aquellas empresas que más tarde serían seleccionadas.

Así, cuando el 18 de diciembre de 1995 se dieron a conocer los puntajes, los asistentes se percataron de que la comisión ministerial designada ad hoc, haciendo caso omiso de las graves e insalvables observaciones de la etapa anterior y subjetivizando a su criterio y arbitrio las bases administrativas y técnicas -norma legal de todo proceso de licitación pública-, les había otorgado los mayores puntajes a las empresas infractoras, introduciéndole con esto los primeros vicios al proceso, los mismos que aún hoy perduran y que son los que, en definitiva y sumados a los actuales, han dado el carácter de anómalo e irregular al sistema.

El resultado de dicha evaluación fue el siguiente:

- 1° Iteuve S.A., 90 puntos;
- 2° S.G.S. CHILE, 86 puntos;
- 3° Rev. Santiago S.A., 75 puntos (adjudicado);
- 4° Tür Rheiland I. S.A., 72 puntos;
- 5° A. Denham y Cía. Ltda., 70 puntos (adjudicado);
- 6° Autotest S.A., 59 puntos (adjudicado).

#### **Todas tuvieron observaciones.**

Especial comentario merecen las primeras empresas: Iteuve y S.G.S. Chile S.A. Ambas presentaron errores e incumplimientos de tal gravedad, que debieron ser descalificadas en esta etapa. Sin embargo, lideraron los puntajes, distorsionando con esto el escenario competitivo.

Iteuve entregó su oferta tarifaria en tres sobres, en abierta contradicción con las bases, las que disponen que “Las propuestas serán entregadas en dos sobres o paquetes, uno de los cuales deberá ser caratulado Oferta Técnica y el segundo, Oferta Tarifaria”. Además, hizo su presentación excediendo el máximo de hojas permitido por las bases, las que preceptúan que “Todos los antecedentes que constituyen la oferta técnica deberán ser presentados en forma tal que no excedan un total máximo de 200 páginas”. Entregó 240 e incluyó, además, un video, en circunstancias de que esto se prohíbe en forma tajante en las bases: “No deberá incluirse ningún otro antecedente adicional (videos, fotografías u otros adicionales a los ya señalados).

En cuanto a S.G.S. Chile Ltda., no contempló la presentación de la planta alternativa A2 “requisito ineludible” y cuya omisión era causal inmediata de descalificación. Según las bases, “la omisión de los documentos solicitados en las letras a) a la k) darán lugar a la descalificación de la propuesta en el acto de apertura de las ofertas técnicas”. Este requisito se contempló y ordenó en las bases y en las modificaciones posteriores, según las cuales “adicionalmente, deberá entregar una localización alternativa a nivel comunal de la planta A2”.

En su defensa, y a pesar de que la comisión no encontró en el lugar ordenado tal localización, la empresa sólo dijo que sí, que estaba en su oferta. Ésta fue presentada en forma acuciosa e impecable, impresa por sistema láser. Curiosamente, en la siguiente etapa -apertura de ofertas tarifarias-, la localización alternativa apareció, pero en la última página de su presentación, fuera de contexto e impresa a máquina de escribir, violando con este procedimiento la custodia y la confianza del señor Rubén Galecio G., notario del proceso.

Añadió que, hasta una semana antes del llamado a licitación, esta empresa prestaba servicios al Ministerio como ente fiscalizador de las plantas de revisión técnica y participó en el proceso gracias a uno de los requisitos necesarios para hacerlo acreditar experiencia en “asesorías de apoyo para el control de plantas de revisión técnica”. Es la única empresa en Chile que lo podía lograr.

No obstante estas anomalías de carácter técnico y moral, ambas empresas, lejos de ser descalificadas, fueron premiadas con las mejores puntuaciones, abusando de las ventajas comparativas que les reportaba, a una ser internacional y, a la otra, asociada al Ministerio. Ambas rechazarían sus cupos, aduciendo problemas de competitividad en los precios, por lo que sus irregularidades no fueron conocidas ni juzgadas por la Contraloría ni por los tribunales.

El 24 de diciembre de 1996, el señor Alejandro Riquelme, empresario afectado por estas irregularidades, efectuó una denuncia ante la Contraloría General de la República por las anomalías detectadas hasta ese momento.

A pesar de ello, el 26 de diciembre se entregó la nómina oficial de los adjudicados: primero, Revisiones Santiago S.A., con 75 puntos; segundo, Denham y Cía. Ltda., con 70 puntos; tercero, SGS Chile Ltda. -la empresa cuestionada-, con 86 puntos, y cuarto, Autotest S.A., con 59 puntos. En lista de espera quedaron Tür Rheiland Ibérica S.A. e Iteuve S.A., las dos empresas españolas que se retiraron.

De esta forma, primó el criterio subjetivo e interpretativo de la comisión, la cual privilegió a las empresas cuestionadas por sus incumplimientos. Así, se violó un principio básico de la Constitución: la igualdad de derechos ante la ley.

A raíz de la denuncia efectuada, el 15 de marzo de 1996 la Contraloría General de la República devolvió, sin tomar razón, las resoluciones ministeriales N°s 1, 2 y 3, de 1996, que autorizaban la firma de los contratos con las tres empresas adjudicadas, subsanando así los vicios denunciados y comprobados por el Contralor.

A pesar de esto, el Ministerio omitió declarar desierto el proceso, situación que fue aprovechada por la empresa Denham y Cía. Ltda. para recurrir de protección a la Corte, en contra del Contralor y del señor Claudio Hohmann, a la sazón Subsecretario de Transportes. Con posterioridad, se desistió del recurso contra el señor Hohmann, al recibir de éste, a cambio, la colaboración ministerial para fundamentar su defensa. Esto consta en autos en la defensa del señor Denham.

En este litigio, correspondió al Consejo de Defensa del Estado defender a la Contraloría General de la República, organismo que, al impugnar el acto administrativo en cuestión, se ciñó estrictamente a la competencia exclusiva y excluyente que le confieren los artículos 87 y

88 de la Constitución Política del Estado, y los artículos 1º y 10 de la ley N° 10.336, orgánica de la Contraloría. Además, “esta atribución no es susceptible de ser impugnada”, según lo había establecido expresamente el honorable Senado, al resolver, el 9 de noviembre de 1994 y 6 de junio de 1995, sendas contiendas de competencia sobre la materia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 49 de la ley suprema.

No obstante, en desmedro de esta jurisprudencia, la Corte, entre otros considerandos y dando fe de un acta notarial que desmiente lo aseverado por el Contralor, acusó a éste de ejercer un acto arbitrario e ilegal al no tomar razón de la resolución N° 3, materia del recurso, y obligó al Contralor a desistirse de su resolución N° 9.110 y a tomar razón de la resolución N° 3 del Seremi de Transportes y Telecomunicaciones.

Llevada la causa a la Corte Suprema, el Consejo de Defensa del Estado, por razones inexplicables, decide a última hora no apelar de ese resultado, dejando a firme el fallo adverso de primera instancia. Por otro lado, el señor Jorge Ovalle, abogado patrocinante del recurso ante la Contraloría, aconsejó a su cliente no hacerse parte en la defensa del proceso por ser, según él, de competencia exclusiva de las partes y no de los particulares, dejando con esto sin defensa legal justa los fallos técnicos de la Contraloría.

Se consolidó así un aberrante proceso licitatorio, que nunca tuvo una defensa jurídica adecuada, ya que los siguientes recursos interpuestos fueron declarados inadmisibles por ser extemporáneos.

Cuando los afectados pretendieron plantear, a través del Honorable Senador señor Antonio Horvath, la contienda de competencia ante el Senado, el señor Claudio Hohmann, Subsecretario de Transportes, presentó y tramitó personalmente y en tiempo récord ante el Contralor las resoluciones respecto de las cuales la Corte le había ordenado tomar razón, dejando así eliminada la posibilidad de plantear esta nueva contienda ante dicha Cámara, perdurando de este modo tan particular los vicios de nulidad, que siempre han persistido, denunciados y confirmados por la Contraloría y fallados por la Corte, con distintos antecedentes a los que vio el Contralor y con una inapropiada defensa jurídica de las consideraciones técnicas y administrativas, lo que altera todo el proceso licitatorio.

Opinó que no se puede consolidar un acto administrativo cuando la máxima autoridad administrativa lo rechaza. Tampoco se puede sentir respaldo legal cuando las causas alegadas no han sido defendidas en forma idónea. Tampoco se puede, menos de esta manera, imponer modelos de control técnico de países desarrollados, cuando la realidad nacional y los medios de infraestructura vial y urbana con que se cuenta no son los de éstos.

Hay que avanzar y modernizarse, pero en función de políticas coherentes y lógicas que contemplen todos los estamentos involucrados, pero principalmente mediante procedimientos incuestionables, intachables, que no sólo parezcan transparentes, sino que verdaderamente lo sean.

Por desgracia para las pretensiones y expectativas de todos los involucrados, las anomalías no terminan con la firma de los contratos, sino que éstas, producto de la mala gestión que les dio vida, han proseguido hasta hoy. El 7 de octubre de 1996, se fijó la fecha de puesta en marcha de las concesiones para el 31 de enero de 1997. Sin embargo, ella no fue respetada, ya que, amparados en la posibilidad contemplada en las bases, los tres empresarios solicitaron su primera y única prórroga legal. Las bases dicen que “si el concesionario, por causa justificada, no pudiera cumplir con este plazo, deberá solicitar fundadamente al Secretario Ministerial una ampliación del mismo. En el caso de que el Secretario Regional considere infundados los motivos del incumplimiento, se harán efectivas las garantías del fiel cumplimiento del contrato. Se procederá de igual forma, en la eventualidad de que hubiese sido

concedida una ampliación del plazo y no se hubiese puesto en marcha el servicio en las condiciones contratadas una vez transcurrida la ampliación. Como consecuencia de cualquiera de los incumplimientos antes referidos, se entenderá que el concesionario ha hecho abandono de la concesión”.

Así, sin causa justificada, se concedió graciosamente una prórroga hasta el 20 de marzo de 1997, a Autotest S.A. y a A. Denham y Cía. Ltda., y hasta el 14 de abril a Revisiones Santiago S.A. Sin embargo, el 20 de marzo de este año, el Ministerio, a solicitud de uno de los empresarios, que adujo que se le había caído un “container” al mar, en aguas peruanas, concedió a Denham y a Autotest una segunda prórroga hasta el 1 de abril, en abierta contradicción con las bases, que sólo permiten ampliación de prórroga por una sola vez.

Peor aun, cuando el 1º de abril las nuevas plantas debieron comenzar sus funciones, el país fue testigo del desastroso sistema técnico e informático implementado por esas empresas, sistema inadecuado, que no se ajustaba a los requerimientos solicitados en cuanto a confiabilidad, calidad informática, continuidad y solvencia, por lo que la atención del público fue, es y será totalmente distinta de la ofrecida en los contratos.

Al detectarse notorias fallas e incumplimiento de gravedad en el funcionamiento y desarrollo de los procesos y sistemas de calidad, la autoridad no tenía otra opción que aplicar las reglamentaciones que para tales eventos emanaban de las bases y caducar las patentes a las empresas infractoras. En vez de eso, obligó a cerrar las plantas antiguas, sin pensar que fueron ellas las que soportaron el sistema de revisiones, mientras las autoridades de transportes en pleno trataban improvisadamente, junto a los nuevos concesionarios, de arreglar la carga por el camino.

Amparado en una condición establecida en los contratos, el 24 de marzo, con tres días hábiles de aviso previo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones les hizo llegar, por la vía de fax, el oficio circular N° 32, que en su parte medular dispuso que “por haberse fijado con fecha 1º de abril del presente el inicio de las operaciones de las plantas concesionadas, fíjase como último día de operaciones de las plantas antiguas el 31 de marzo de 1997”, en circunstancias de que ese oficio se encontraba aún en trámite de toma de razón y, en derecho, no surtía efecto.

Tal decreto es arbitrario e ilegal, por cuanto, además de las consideraciones sociales y contractuales que obligaron a los antiguos concesionarios a asumir sin la debida antelación, no contemplaba otra importante condición pactada en los contratos, según la cual, para cerrar estos establecimientos, deben estar dadas las condiciones por las cuales estaban operando, es decir, satisfacer en ciento por ciento la demanda de revisiones técnicas para la Región Metropolitana, condición que no se estaba cumpliendo, porque el Ministerio llamó a concurso para proveer cuatro concesiones, cada una de las cuales debería montar, a lo menos, cuatro plantas B por cada sector, es decir, dieciséis plantas B y cuatro plantas A2, para atender una demanda estimada en 580 mil unidades para 1995. Al 1º de abril, intentaron partir con ocho plantas tipo B y dos tipo A2, con todos los problemas aquí denunciados, para atender 700 mil vehículos en 1997.

Al no llenarse el cuarto cupo vacante, se produjo, al menos, el 25% de déficit en la atención solicitada y más carencia de plantas en comunas de la Región Metropolitana tales como Providencia, Santiago Centro, con una sola planta; La Florida, Recoleta, Independencia, etcétera; en total, en 19 comunas. Por lo tanto, los vecinos tendrán que desplazarse grandes distancias a los nuevos centros de revisión, aumentando con ello la congestión y la contaminación que se pretende disminuir.

A la grave denuncia relacionada con el incumplimiento de contratos en los plazos de puesta en marcha en que han incurrido las tres empresas infractoras, ya que a las mencionadas se suman las prórrogas concedidas a Revisiones Santiago S.A., que no cumplió con la primera: 31 de enero; con la segunda: 14 de abril, ni con la tercera: 2 de mayo -fechas de inicio tentativas-, hay que agregar los incumplimientos técnicos informáticos de calidad y de atención a los usuarios detectados en todas las plantas en funcionamiento de las concesiones de Autotest S.A. y A. Denham y Cía. Ltda., de las cuales da fe un acta notarial cuyos puntos más relevantes son:

- 1) Fallas en la política de atención a los usuarios. Ninguna de las plantas revisadas tiene en su entrada un letrero electrónico que informe sobre los tiempos medios de espera y de atención, como tampoco un diagrama de flujo interno y localización de otras plantas alternativas del sector, requisito exigido en las bases. Tampoco presentan en forma clara y visible un procedimiento de atención de reclamos ni de difusión audiovisual de los criterios de aprobación y rechazo.
- 2) Fallas de equipamiento. Las dos empresas visitadas presentan problemas en sus programas de gestión técnica. Autotest S.A. entrega el certificado de revisión técnica y de gases transcrito a máquina de escribir, en abierta contradicción con una de las principales finalidades del sistema: evitar que exista algún intermediario entre el ensayo técnico, el ordenador y la entrega de los certificados.
- 3) Por su parte, A. Denham y Cía. Ltda. ofrece, como sistema técnico informático, la peor solución presentada por todas las empresas con problemas de gestión, que convierten las expectativas ministeriales en un chiste de mal gusto. A la caída frecuente de sus líneas informáticas cada tres o cuatro autos, se suma la inseguridad de recibir el certificado con los datos y resultados propios, ya que éstos se mezclan con los de otros vehículos o se pierden en el "software" que intentó conectar equipos de distintas calidades, marcas y características, a través de un proceso que no cumplirá jamás con los elementos ministeriales, al fallar en cuanto a continuidad, calidad, rapidez y confiabilidad, contraviniendo disposiciones expresas de las normas y sus anexos técnicos.

De mayor gravedad, por las consecuencias que acarrea, es el incumplimiento de la transferencia electrónica de datos, sistema exigido en las bases, que obliga a todos los concesionarios a mantener en operación un método único de transferencia de datos que permita la transmisión y almacenamiento de la información de las revisiones técnicas y análisis de gases, a fin de evitar, entre otros aspectos, la duplicidad de esos servicios. El vehículo que sirvió para conocer el funcionamiento de esos locales fue atendido en forma consecutiva en todos ellos y con distintos resultados. El método debió ser puesto en marcha durante los cinco primeros meses de vigencia de la concesión, que comenzó el 7 de octubre de 1996, según respuesta del Ministerio que figura en la página 30, N° 139, documento de respuestas a la etapa de precalificación; o sea, el 7 de marzo de 1997. El incumplimiento de los plazos debía dar lugar a la caducidad de la o las concesiones infractoras; sin embargo, ello no sucedió.

Añadió que ha quedado al descubierto el broche de oro de las anomalías y arbitrariedades, al seleccionar la autoridad a dos concesionarios que presentaron en sus propuestas dos plantas ubicadas en el sector oriente, comuna de Vitacura. Una de A. Denham y Cía. Ltda., en Avenida Kennedy 6808, y la otra de Revisiones Santiago S.A., en Avenida Las Condes 11412. Ambas no contaban con los permisos municipales permitidos para funcionar; es decir, no tenían patente municipal, la que no les iba a ser otorgada porque no cumplían con las reglamentaciones de zonificación y permisos municipales que para este tipo de actividades

determinan los planos reguladores y la reglamentación respectiva dictada por los municipios de las comunas en que se ubiquen, como taxativamente lo ordenaban las bases.

Esto dejó en evidencia la falta de seriedad e idoneidad, tanto de la comisión seleccionadora, que no verificó la existencia de los permisos ni revisó los impactos viales presentados para esas localizaciones, como de las empresas infractoras que no tramitaron los permisos para presentarse y “arreglaron” sus impactos viales para así hacer atractivos esos puntos y conseguir sus propósitos.

Similar situación comprometió a la planta de Revisiones Santiago, ubicada en Apóstol Santiago S.A., comuna de Quinta Normal, que durante dos días a la semana vio bloqueada su salida por la instalación de una feria libre, por lo que los usuarios debían egresar por el mismo lugar de ingreso, situación prevista imperativamente en el informe de impacto vial: “No se aceptarán establecimientos que no cuenten con acceso y egreso independientes para los vehículos”.

Con esto, ambas concesiones debieron haber quedado automáticamente descalificadas, al no poder operar una de las plantas en uno de los sectores de mayor relevancia, como es el sector oriente, y no poder cumplir con las cifras de demanda básica que la propia autoridad ministerial fijó como requisito fundamental para operar las concesiones.

Las consideraciones esgrimidas por el Ministro en cuanto a cautelar y mejorar la seguridad del tránsito caen por el peso de la inoperancia y por la poca calidad técnica de los equipos seleccionados para lograr estos propósitos. Por lo demás, las estadísticas señalan que solamente entre el 2 y el 3 por ciento de los accidentes del tránsito se deben a fallas mecánicas; el resto es consecuencia de fallas humanas, y como tales hay que conocerlas y emplear todos los medios para dictar planes de educación preventiva, mediante la exigencia de mayores requisitos en el otorgamiento de las licencias de conducir y el mejoramiento paulatino de las redes viales del país, cuya incidencia en este tipo de accidentes es superior al de las fallas mecánicas.

Respecto del control de las emisiones de contaminantes, los actuales equipos en funcionamiento de las plantas antiguas superan con creces los requerimientos de los nuevos equipos exigidos, diseñados y construidos bajo las exigentes normas BAR 90, del Estado de California, y dotados de mayores y mejores elementos de seguridad y de control en las mediciones y análisis de las emisiones contaminantes.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones debe reconocer las equivocaciones, analizarlas y corregirlas, para volver a poner las medidas en práctica, pero creando esta vez un sistema acorde con la realidad socioeconómica del país, que sea técnicamente sustentable, políticamente manejable y, por sobre todo, meridianamente transparente.

El señor Aedil Suárez, ingeniero civil industrial, académico de la Universidad Técnica Metropolitana, dio a conocer un informe titulado “Informe técnico y de procedimientos sobre los servicios de revisión técnica de vehículos.”

Añadió que el conflicto surgido a raíz de la licitación de las nuevas plantas de revisión técnica lo dio a conocer en México como un caso muy interesante desde el punto de vista académico, porque es la primera vez que en Chile y en América Latina se hace una licitación pública bajo un procedimiento tan estricto como el de las normas ISO 9000. Pues bien, no se cumplió absolutamente nada, y el informe contiene más de treinta páginas, donde aparecen más de dos mil cien anomalías que se cometieron en todo el proceso de adjudicación, aparte de las cometidas en el proceso de ejecución de las plantas.

La razón es muy sencilla. Las bases de licitación, contenidas en tres documentos, establecen muchos cambios y modificaciones. Por ejemplo, alguien consultaba si una planta podía

ser dirigida por un ingeniero de ejecución en alimentos, y las bases indicaban que podía serlo. Como ingeniero civil industrial, no le pareció bien cuando el gerente técnico fue cambiado por un ingeniero comercial, pues para ese cargo se debe tener conocimientos de física y química. Dicho profesional habría podido ser gerente general de todas las plantas, pero no le pareció apropiado que estuviera a cargo de la parte técnica.

Los dueños de las plantas antiguas que postularon a la licitación, pero que no fueron seleccionados, pidieron a la autoridad que les entregara la matriz de evaluación de aplicación de la ISO 9000, lo cual significa que hay que tener una matriz de evaluación técnica, una matriz de evaluación económica y una matriz de evaluación de resultados finales. Eso significa, aproximadamente, unas 220 variables multiplicadas por los ocho proveedores; es decir, más de 2.000 elementos que se deberían llenar, para llegar a un número misterioso que dio el Ministerio, en donde adjudica con un número a cada persona, a cada proveedor. Desde el punto de vista de la ISO 9000, eso es absolutamente imposible.

Dijo haber entregado esta matriz, que los propios alumnos sacaron de las bases y de la norma ISO 9000. Desde luego, requiere cierto trabajo: tener una computadora, sumar, restar, sacar variantes; todo lo que dicen las bases se transforma en esta matriz, en la que cada elemento se mide de cero a ciento y con eso se sacan los puntajes. Aquí no pasó nada de eso, y lo peor del caso es que después de cumplirse en el papel no se aplicó en la práctica.

Ha visitado las plantas antiguas y las nuevas y ha comprobado las anomalías espantosas producidas en relación con el ISO 9000, que es un convenio internacional que Chile tiene que cumplir. Fue la primera vez que se aplicó y se hizo de manera escandalosa, porque si hay que sacar dos mil y tantos números para asignar, al final, el resultado y no se hace nada de eso, es un fraude tremendamente grave.

En este país se hace un solo tipo de revisión: la de registro. Nadie es capaz de decirle a un importador si el auto está bueno o malo o de ir a una revisión técnica voluntaria. Hay cinco tipos de revisiones, y solamente se castiga al usuario. Pero, ¿qué pasa con el mantenedor, con el importador o con el fabricante? Ellos también deberían dar ese servicio. En el momento en que todo eso se dé, regirá para las plantas antiguas y las nuevas. El mercado da para todos.

Añadió que un gran ingeniero civil y académico, de apellido Bucheister, deja muy claro, en un informe, que las plantas antiguas funcionaron bien. El carabinero que participó en ese informe, don René Terán, manifestó que se han reducido drásticamente los accidentes por fallas mecánicas. Por lo tanto, las plantas antiguas funcionaban bien.

-0-

## **VII. CONCLUSIONES Y PROPOSICIONES DE LA COMISIÓN.**

Luego de concluida la etapa de audiencias y de recopilación de antecedentes, la Comisión procedió a discutir y a votar una serie de conclusiones de la investigación, y a formular proposiciones sobre esa base.

Las conclusiones y las proposiciones aprobadas son las siguientes:

**1. Conclusiones.**

1. La existencia de un sistema de revisiones técnicas de vehículos motorizados es absolutamente necesaria. Sin embargo, la figura de las concesiones administrativas utilizada para realizar esta actividad no es la más conveniente. Debe instaurarse un sistema que permita la instalación de nuevas plantas revisoras y que cuente con una adecuada fiscalización. El mercado es el que debe regular esta actividad. Las exigencias para instalar plantas revisoras deben ser formuladas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
2. El proceso de licitación y la posterior adjudicación han sido confusos. Además, las bases de licitación estaban incompletas y fueron poco claras, en virtud de lo cual la Contraloría General de la República rechazó tres veces los decretos que adjudicaban las concesiones de las plantas revisoras a las tres empresas seleccionadas. No obstante ello, la Corte de Apelaciones de Santiago y la Corte Suprema le ordenaron tomar razón de ellos, con lo que la judicatura se inmiscuyó en una facultad privativa, exclusiva y excluyente de la Contraloría General de la República, como es el análisis de la legalidad abstracta y formal de los actos administrativos.
3. Los postulantes no seleccionados en el proceso de licitación plantearon dudas respecto de la transparencia del proceso licitatorio y de su fiscalización.
4. El número de plantas y de concesiones otorgadas es escaso. De ello derivaron grandes congestiones de vehículos en el momento de inaugurarse dichas plantas y en las semanas posteriores, así como enormes perjuicios para los usuarios, debido a largas esperas para someterse a la revisión. Debió haberse proveído inmediatamente la cuarta concesión, la que quedó vacante en el proceso de adjudicación, ya sea mediante el llamamiento a uno de los postulantes preseleccionados o mediante una nueva licitación.
5. En la Región Metropolitana, el actual sistema está en muy pocas manos, en razón del reducido número de concesionarios -sólo tres inicialmente-, en circunstancias de que se trata de un negocio de 7 mil millones de pesos al año.
6. Existen problemas con los resultados que arroja el nuevo sistema, ya que entre los rechazados figuran vehículos nuevos.
7. Si bien uno de los objetivos del nuevo sistema era evitar toda adulteración, se ha constatado que aún existe falsificación de certificados de revisión técnica, lo que demuestra que, aunque el sistema sea computacional, puede ser intervenido.
8. El nuevo sistema de revisiones técnicas, si bien es bueno en la teoría, no lo es en la práctica, ya que los estándares exigidos son muy altos, lo que afecta principalmente a los vehículos usados. Además, el sistema es muy rígido y no se adecua a la realidad del país, especialmente debido a que una gran parte de la red vial se encuentra en malas condiciones.
9. De acuerdo con estudios proporcionados a esta Comisión, se ha constatado que menos del 1% de los accidentes de tránsito se deben a fallas técnicas de los vehículos, por lo que no se justifica el establecimiento de estándares tan altos para aprobar la revisión. Se ha comprobado, asimismo, que los accidentes de tránsito, en su mayoría, se deben a fallas humanas o al mal estado de las vías.
10. Se prevé que existirán problemas con el establecimiento de este nuevo sistema de revisiones técnicas en las comunas o sectores rurales, ya que en ellos el deterioro de los vehículos es más acelerado que en las zonas urbanas, con lo cual se presume que los vehículos serán rechazados en un alto porcentaje.
11. Para algunos, el nuevo sistema de revisión técnica no es más que un pretexto para solucionar los problemas de congestión y de contaminación, mediante la eliminación de vehículos de circulación, lo que se producirá por el elevado número de rechazos.

12. Se concluye que la fiscalización de los vehículos es reducida y que se necesita dotar a la autoridad de mayor cantidad de fiscalizadores y de mejores técnicas y elementos para ese fin. Esta conclusión se basa en que las emisiones siguen siendo altas.

## **2. Propositiones.**

1. Solicitar del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que estudie la posibilidad de establecer un sistema de revisiones técnicas regulado sólo parcialmente por el Estado, a cargo de privados, respecto del cual el Ministerio sólo establezca los estándares por cumplir y fiscalice dicho cumplimiento.
2. En la eventualidad de no prosperar la proposición anterior, solicitar del Ministerio ampliar el número de plantas de revisión técnica, al objeto de evitar atascamientos y demoras innecesarias a los usuarios.
3. Estudiar los mecanismos más eficaces para evitar la falsificación de los certificados de revisión técnica.
4. En las regiones, el proceso de revisiones técnicas por aplicarse debe ser el mismo que se ha impuesto en Santiago, desde el punto de vista técnico -no en cuanto sistema concesionado-, pero menos rígido, o sea, con estándares más bajos.
5. Aumentar las plantas de revisión técnica por comuna o por provincia, en cada tipo, según lo determine cada gobierno regional.
6. Disponer la entrega de un certificado de rechazo que contenga debidamente los reparos hechos al vehículo para su aprobación.
7. Como paliativo transitorio del actual estado de la congestión y de la contaminación, se propone promover el proyecto de ley que suspende la inscripción de taxis en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, en actual tramitación legislativa, y exigir del Ejecutivo la elaboración del estudio al que se ha comprometido, acerca de la situación de todo el sistema de transporte público de pasajeros.
8. La autoridad debe regular las tarifas cobradas en el nuevo sistema de revisión técnica, principalmente en orden a eliminar el cobro de que son objeto los usuarios en las segundas y terceras revisiones.
9. Es indispensable que, en lo sucesivo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones se ciña estrictamente a las bases de cualquiera licitación, hasta en los detalles más mínimos e insignificantes, por cuanto se trata de una regulación diseñada por la propia autoridad, la que no puede desconocer ni dejar de aplicar la normativa que ella misma dictó.
10. Se ha advertido la necesidad de adecuar las futuras licitaciones de plantas de revisión técnica que tengan lugar en las regiones a las propias realidades locales y hacer la licitación con la antelación necesaria para finiquitar el proceso y adjudicar las concesiones antes de que caduquen las actualmente vigentes, de modo tal que no haya necesidad de prorrogar éstas. En todo caso, es preciso ver la imperiosa necesidad de reparar la red vial antes de llevar a cabo este proceso licitatorio.
11. Es necesario perfeccionar el sistema, en cuanto a que todavía admite intervención humana en los resultados, lo cual significa que la corrupción no está ajena al nuevo sistema.
12. Hay que adoptar las modificaciones del sistema necesarias para que la atención de los usuarios se haga con mayor rapidez, como se propuso en las bases de la licitación.
13. Hay que someter a constante revisión y mejoramiento el sistema de transferencia electrónica de datos desde las plantas de revisión técnica hacia el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ya que es un complemento efectivo y expedito de la labor de los fiscalizadores.

Se designó Diputado informante al señor Felipe Letelier Norambuena.

Sala de la Comisión, a 7 de julio de 1998.

Acordado en sesiones de fechas 7 y 14 de mayo; 4, 11 y 18 de junio; 2 y 9 de julio; 5 y 12 de agosto; 9 de septiembre; 7 de octubre y 16 de diciembre de 1997; 24 de marzo; 7, 14 y 21 de abril; 5 y 19 de mayo; 16 y 30 de junio y 7 de julio de 1998, con asistencia de los Diputados señores Letelier, don Felipe (Presidente); Alvarado, don Claudio; Caraball, doña Eliana; Ceroni, don Guillermo; García, don René; Hernández, don Miguel; Muñoz, don Pedro; Pareto, don Luis; Salas, don Edmundo; Van Rysselberghe, don Enrique; Vargas, don Alfonso; Vega, don Osvaldo, y Venegas, don Samuel.

Además, participaron los Diputados señores Encina, don Francisco; Masferrer, don Juan; Moreira, don Iván, y los ex Diputados señores Hamuy, don Mario; Hurtado, don José María; Jara, don Octavio; Sabag, don Hosaín; Taladriz, don Juan Enrique (ex Presidente), y Tohá, don Isidoro.

(Fdo.): PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA, Secretario de la Comisión”.

**7. Moción de los Diputados señores José Antonio Galilea, Álvarez-Salamanca, Bertolino, Rosauro Martínez, Espina, José García, René García, Vega, Pablo Galilea y la Diputada señora Pía Guzmán.**

Modifica el D.L. N° 799, de 1974, que regula uso y circulación de vehículos estatales. (boletín N° 2206-15)

Mediante el decreto ley N° 799, de 1974, se dictaron una serie de disposiciones que regulan el uso y circulación de vehículos estatales, las cuales, en los hechos, no se cumplen integralmente habida consideración al sistema de excepciones que el mismo texto legal contempla.

Con el objeto de subsanar las deficiencias detectadas en su aplicación y actualizar algunas de sus disposiciones, la proposición legislativa tiene por objeto:

- a) Restringir las excepciones a la obligación de llevar disco distintivo a senadores, diputados, Ministros de Estado, Subsecretarios, Contralor General de la República, Presidente, Ministros y Fiscal de la Corte Suprema y Presidentes de las Cortes de Apelaciones y a los servicios fiscalizadores.
- b) Eliminar, por innecesaria, la disposición que dispone que la caución sea rendida en el Instituto de Seguros del Estado, actualmente inexistente.
- c) Derogar la inaplicabilidad de este decreto ley a los vehículos de las Sociedades Colectivas del Estado a que se refiere el decreto con fuerza de ley N° 1, de 1972, actualmente Codelco, órgano que debería regularse por las mismas normas aplicables al resto de las empresas estatales.
- d) Restringir legalmente las excepciones a las restricciones de que gozan las autoridades señaladas en la letra a) precedente y de los servicios fiscalizadores sólo a la circulación en días sábados en la tarde, domingos y festivos.

Debe hacerse presente que haciendo uso de la amplia disposición del artículo 10, en reiteradas oportunidades se han podido detectar publicaciones en el Diario Oficial que disponen el uso privativo de vehículos estatales en beneficio de personas determinadas, lo que en la

práctica se traduce en la utilización de bienes fiscales para fines ajenos a las funciones del servicio, en abierta contradicción con lo dispuesto en las letras g) y h) del artículo 78 del Estatuto Administrativo.

En base a las consideraciones anteriores someto a consideración de la honorable Cámara de Diputados el siguiente:

### PROYECTO DE LEY

Artículo único.- Modifícase el decreto ley N° 799, de 1974, que regula el uso y circulación de vehículos estatales, en la forma que a continuación se indica:

1. Modifícase el artículo 3° en la forma siguiente:
  - a) En el inciso tercero sustitúyense las expresiones “la Junta de Gobierno” por “Senadores y Diputados” y elimínase la frase “y Secretario General de Gobierno”, y
  - b) En el inciso cuarto, agrégase, después de la expresión “vehículos”, la primera vez que aparece, lo siguiente: “asignados a entidades fiscalizadoras que estén”.
2. En el inciso primero del artículo 7° elimínanse las palabras “en el Instituto de Seguros del Estado.” y sustitúyese la coma (,) que la antecede por un punto (.)
3. Derógase el artículo 9°.
4. Agrégase al final del artículo 10° lo siguiente: “tratándose de su circulación en días sábados en la tarde, domingos y festivos.”, y elimínase el punto aparte (.)”.

### 8. Moción de los Diputados señores Prokurica, Longton, Espina y Cardemil.

Reforma constitucional para permitir revisar la constitucionalidad de los autos acordados de la Corte Suprema. (boletín N° 2205-07)

En el último tiempo, se ha suscitado una discusión pública que dice relación con la facultad de la Excelentísima Corte Suprema para regular el recurso de protección, en la que algunos han cuestionado la atribución de dicho Tribunal, mientras otros han cuestionado más bien la regulación particular que ha adoptado la Excelentísima Corte.

Nuestro Tribunal Supremo, detenta en forma expresa, a partir de la Constitución Política, “la superintendencia directiva, correccional y económica de todos los Tribunales de la Nación, superintendencia que ejerce, con arreglo a la ley que determine su organización y atribuciones” (art. 86, inciso 1°). Esta atribución se contemplaba en forma similar, a partir de la Constitución de 1828 (art. 148), conservándose en la Constitución de 1833, aun cuando en forma innominada (art. 104). La actual Constitución Política de la República recoge en el artículo 79 esta tradición, confiando a la Corte Suprema esta superintendencia, eliminando la mención que se formulaba durante la Constitución de 1925, de que la ejercería con arreglo a la ley respectiva.

En el ejercicio de la facultad económica, la Corte Suprema dicta Autos Acordados, circulares e instrucciones destinadas a obtener una más pronta y mejor administración de justicia, debiendo aquellos que tienen carácter y aplicación general, ser publicados en el Diario Oficial, en conformidad al artículo 96 del Código Orgánico de Tribunales.

La Corte Suprema ha dictado -haciendo uso de esta atribución constitucional- importantes Autos Acordados, pudiendo citarse el que regula la tramitación del recurso de inaplicabilidad (22 de marzo de 1933), el recurso de amparo (19 de diciembre de 1932); el recurso queja (1°

de diciembre de 1972); la acción tendiente a obtener indemnización por el error judicial (3 de agosto de 1983) y el recurso de protección (27 de junio de 1992).

Con motivo de la regulación por parte de la Corte Suprema de la acción constitucional de protección, han surgido críticas en torno al ámbito de dicha reglamentación, especialmente porque podría haber una tramitación o restricción de derechos fundamentales en contravención a la Constitución.

El tema de fondo que ha surgido con motivo de esta discusión pública es el ámbito que le corresponde abarcar a la Corte Suprema en el ejercicio de su superintendencia económica. Al respecto, si los autos acordados limitaran los derechos fundamentales de las personas o abarcaran el ámbito que el constituyente ha reservado en forma privativa como de dominio legal, indudablemente estaríamos en presencia de un conflicto constitucional de difícil solución. Cabe recordar sobre este particular, que no existe sistema alguno de solución de controversias para el caso de que éstas se produzcan entre los otros poderes del Estado y la Corte Suprema.

Una característica de la Constitución es consagrar un gran entramado tendiente a establecer la constitucionalidad de los actos administrativos y legislativos. Así es como se han visto fortalecidos los mecanismos tendientes a asegurar la supremacía constitucional y la protección de los derechos fundamentales. Valga como mera referencia tener presente el artículo 5º, inciso segundo, el artículo 21 N° 26, sobre la esencia de los derechos, el artículo 20 sobre el recurso de protección y el artículo 21 sobre el recurso de amparo; las amplias atribuciones del Tribunal Constitucional, etc.

En lo relativo a las facultades económicas de la Corte Suprema, ejercidas muchas veces en forma extensiva, ante la carencia de una legislación al respecto, no parece oportuno limitar su ejercicio, sino que más bien consagrar un mecanismo para establecer, en caso necesario, la debida correspondencia de dichas instrucciones, circulares o autos acordados, con la Constitución. En este sentido, los diputados que suscriben la presente moción de reforma constitucional, consideran conveniente entregar al Tribunal Constitucional esta atribución, todo ello, a requerimiento de la cuarta parte de los senadores o diputados en ejercicio. Ello permite consolidar el estado de derecho, resguardando adecuadamente los derechos de las personas como las atribuciones privativas del Poder Legislativo.

En virtud de lo precedentemente expuesto, sometemos a la consideración del honorable Congreso Nacional, el siguiente

### **PROYECTO DE REFORMA CONSTITUCIONAL**

Artículo primero.- Incorpórase como nuevo número 8º del artículo 82 de la Constitución Política de la República, el siguiente:

“Resolver las cuestiones que se susciten sobre la constitucionalidad de un auto acordado, instructivo o resolución de carácter general de la Corte Suprema”.

Artículo segundo.- Introdúcese en el artículo 82 de la Constitución Política de la República, el siguiente nuevo inciso noveno:

“En el caso del número 8º, la cuestión podrá ser planteada por el Presidente de la República o promoverse por cualquiera de las Cámaras o por una cuarta parte de sus miembros en ejercicio, dentro de los treinta días siguientes a la publicación o entrada en vigencia del texto impugnado”.

**9. Oficio de la Excelentísima Corte Suprema.**

“Of. N° 1112

Por oficio N° 200, de 9 de junio último, el señor Presidente de la honorable Cámara de Diputados se ha servido remitir a esta Corte el proyecto de ley que modifica el inciso segundo del artículo 124 de la Ley General de Pesca y Acuicultura N° 18.892, de 23 de diciembre de 1989, contenida en el Decreto Supremo 430, de 1991, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, para los efectos dispuestos en el inciso segundo del artículo 74 de la Constitución Política de la República, en relación con el artículo 16 de la ley N° 18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional.

Impuesta esta Corte de la materia en consulta, en reunión de Pleno de 26 de junio en curso, con la asistencia del Presidente que suscribe y con la asistencia de los Ministros señores Jordán; Toro, Carrasco, Garrido, Navas, Libedinsky, Ortiz, Benquis, Tapia, Gálvez, Chaigneau, Rodríguez, Pérez, Álvarez Hernández y Marín acordó informar favorablemente el referido proyecto, el cual dice relación con atribuciones del Poder Judicial, toda vez que incluye en el listado de Tribunales, actualmente competentes para conocer de infracciones señaladas en la Ley General de Pesca y Acuicultura, a los correspondientes a los puertos de Tocopilla, Caldera y Constitución, que son Juzgados Civiles y en cuyo entorno existe bastante actividad pesquera, que se extiende a su Alta Mar y Zona Económica Exclusiva.

Es todo cuanto puede este Tribunal informar en torno al proyecto en examen.

Saluda atentamente a V.S.,

(Fdo.): ROBERTO DÁVILA DÍAZ, Presidente; CARLOS MENESES PIZARRO, Secretario.

AL SEÑOR  
PRESIDENTE DE LA/DEL  
HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS/HONORABLE SENADO  
VALPARAÍSO”.