

**INFORME DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO Y BIENES NACIONALES**, recaído en el proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que prohíbe el ingreso y tránsito de vehículos motorizados en las arenas de playa, terrenos de playa y dunas costeras de todo el territorio nacional.

**[BOLETÍN Nº 15.666-12](#)**

---

**[Objetivo\(s\)](#) / [Constancias](#) / [Normas de Quórum Especial](#) (sí tiene) / [Consulta Excm. Corte Suprema](#) (no hubo) / [Asistencia](#) / [Antecedentes de Hecho](#) / [Aspectos Centrales del Debate](#) / [Discusión en General](#) / [Votación en General](#) / [Texto](#) / [Acordado](#) / [Resumen Ejecutivo](#).**

**HONORABLE SENADO:**

La Comisión de Medio Ambiente, Cambio Climático y Bienes Nacionales, tiene el honor de informar el proyecto de ley de la referencia, iniciado en moción, con urgencia calificada de “suma”.

Se hace presente que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió solo en general esta iniciativa de ley, la que resultó aprobada por la unanimidad de sus miembros presentes (3x0).

- - -

### **OBJETIVOS DEL PROYECTO**

El proyecto de ley tiene por objeto prohibir el ingreso de vehículos motorizados en las arenas de playa, terrenos de playa y dunas costeras con el fin de proteger la biodiversidad de flora y fauna; establecer sanciones frente al incumplimiento, y exceptuar de su ámbito de aplicación a los vehículos motorizados que realizan labores de mantención o aseo, fiscalización, socorro, vigilancia y seguridad, y otras actividades debidamente autorizadas.

- - -

### **CONSTANCIAS**

- **[Normas de quórum especial](#)**: Sí tiene

- - -

## **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL**

Los artículos 4° y 6°, tienen el carácter de norma de ley orgánica constitucional, en virtud de lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política de la República, en cuanto otorga competencia específica a un tribunal de justicia, en relación con el artículo 66, inciso segundo, de la misma Carta Fundamental.

- - -

## **ASISTENCIA**

### **- Senadores y Diputados no integrantes de la Comisión:**

### **- Representantes del Ejecutivo e invitados:**

-Del Ministerio del Medio Ambiente: el Ministro (S), señor Maximiliano Proaño, y los asesores legislativos señor Rodrigo Pérez y señora Rocío Fondón.

-Del Ministerio de Bienes Nacionales: la Ministra, señora Marcela Sandoval y el asesor jurídico-legislativo, señor Luis Felipe Sepúlveda.

-De la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas: el abogado de la División Jurídica, señor Carlos Zelada.

-De la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante: el Subdirector de la Dirección de Seguridad y Operaciones Marítimas, Capitán de Navío LT, señor Roberto Alfaro, y el Subdirector de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, Capitán de Navío, señor Sigfrido Ramírez.

-De la Asociación Chilena de Municipalidades: el Director de la Unidad de Seguimiento Legislativo, señor Miguel Moreno, y el asesor jurídico, señor Jorge Lama.

-De la Asociación de Municipalidades de Chile: la asesora jurídica, señora Graciela Correa.

### **- Otros**

-De la Sociedad Nacional de Minería: El abogado, señor Marco Riveros.

-Asesores parlamentarios: los asesores de la Honorable Senadora Allende, señores Javier Bravo y Juan Molina; el asesor del Honorable Senador Chahuán, señor Marcelo Sanhueza; los asesores del Honorable Senador De Urresti, señoras Fernanda Valencia, Melissa Navarro y señor Luciano Candia; los asesores del Honorable Senador Gahona, señores Benjamín Rug y Cristian Livingstone; los asesores del Honorable Senador Lagos, señora Valeska Ponce y señor Abdón Oyarzún; el asesor del Comité de Renovación Nacional, señor Eduardo Méndez.

-De la Fundación Jaime Guzmán: los asesores, señora Emile González y señor Arturo Hazbún.

-De la Biblioteca del Congreso Nacional: el asesor, señor Enrique Vivanco.

- - -

### **ANTECEDENTES DE HECHO**

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se ha tenido en consideración la [Moción](#) de las Honorables Diputadas señoras Daniella Cicardini Milla, Sara Concha Smith, Camila Musante Müller y Marisela Santibáñez Novoa y de los Honorables Diputados señores Félix González Gatica, Daniel Melo Contreras, Hugo Rey Martínez y Juan Santana Castillo.

- - -

### **ASPECTOS CENTRALES DEL DEBATE**

Durante la discusión en general del presente proyecto de ley, la Comisión se centró en los siguientes puntos centrales: la extensión de la playa y los campos dunares, considerando los cambios que sufren debido a la acción climática; las labores de fiscalización y sus encargados; los recursos necesarios para las municipalidades, a propósito de las funciones de fiscalización; y la posible sobre carga de los Juzgados de Policía Local.

- - -

## DISCUSIÓN EN GENERAL<sup>1</sup>

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

Al iniciar el estudio del proyecto de ley en informe, la Comisión recibió en audiencia al **Subsecretario del Medio Ambiente, señor Maximiliano Proaño**, quien expuso acompañado de un [documento en formato PowerPoint](#).

Señaló que este proyecto presenta como uno de sus fundamentos el que Chile se destaca como uno de los países con mayor extensión de borde costero del mundo, abarcando aproximadamente 4.200 kilómetros de costa. Este borde litoral, como sector de contacto entre los sistemas terrestres y marinos, alberga una notable biodiversidad vegetal y animal. En regiones como Arica, Parinacota y Atacama, la protección de estas zonas terrestres resulta especialmente crucial, dado que son el hábitat de una gran variedad de aves migratorias, reptiles e invertebrados. Informó que en la región de Atacama se concentra una diversidad significativa de especies marítimas, las cuales están permanentemente expuestas a graves problemas de conservación, según estudios realizados por el propio Ministerio.

Comentó que las cifras en esta materia son preocupantes: el 64% de las especies se encuentra en categorías de amenaza, además, el país alberga 25 de las 100 especies invasoras exóticas más peligrosas del mundo. En este contexto de pérdida de biodiversidad, que pone en riesgo el bienestar y la calidad de vida de la humanidad, se identifica como una de las principales causas la pérdida de hábitats de las especies.

En ese entendido, comentó que uno de los principales problemas que se presenta en la conservación de las zonas costeras y su biodiversidad es el tránsito de vehículos motorizados, el cual constituye una de las causas más significativas de afectación en estos lugares, alterando tanto el paisaje como la flora y la fauna. Existe abundante evidencia científica que resalta la necesidad de controlar la amenaza de extinción de las especies que habitan en estas áreas, donde se busca prohibir o, al menos, regular el tránsito en el marco de este proyecto de ley.

---

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

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/medio-ambiente/comision-de-medio-ambiente-cambio-climatico-y-bienes/2024-07-05/103722.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/medio-ambiente/comision-de-medio-ambiente-cambio-climatico-y-bienes/2024-07-29/143446.html>

<https://tv.senado.cl/tvsenado/comisiones/permanentes/medio-ambiente/comision-de-medio-ambiente-cambio-climatico-y-bienes/2024-10-29/091429.html>

Dio cuenta de que, actualmente, existe normativa que regula el tránsito de estos vehículos; sin embargo, considera que es necesaria una regulación a nivel legal, lo que justifica la presentación del presente proyecto de ley.

En concreto, informó que el proyecto de ley en cuestión ingresó como moción parlamentaria el 13 de enero de 2023 en la Cámara de Diputados. La propuesta original contenía tres artículos que proponían la prohibición de ciertas actividades, la definición de borde costero y la inclusión de sanciones. Durante su tramitación, se escucharon las opiniones del Ministerio del Medio Ambiente, la Subsecretaría para las Fuerzas Armadas, Directemar, la Red de Observadores de Aves y Vida Silvestre, y representantes de organizaciones como Fundación Humboldt y Fundación Bandada. En consecuencia, el proyecto de ley fue aprobado en general por la Comisión de Medio Ambiente de la Cámara de Diputados.

Luego, indicó que con fecha 31 de julio de 2023, el Presidente de la República presentó una indicación sustitutiva al texto original de la moción, la cual fue adoptada como texto base del proyecto por acuerdo de la Comisión el 9 de agosto de 2023. Esta indicación sustitutiva incluye propuestas y ajustes relacionados con prohibiciones, actividades autorizadas, fiscalización, sanciones, reincidencia y procedimientos.

En la discusión en particular, se consideró pertinente incorporar a las dunas costeras como objeto de protección, lo que llevó a la inclusión de una definición de estas formaciones. Así, el proyecto fue aprobado y pasó a Sala para su primer informe. Posteriormente, regresó a la Comisión para un segundo informe, en el cual se incorporó la protección de los humedales costeros, antes de volver a la sala para su aprobación en particular.

En lo que respecta al contenido general de la propuesta, comentó que el artículo primero establece la prohibición del ingreso y tránsito de vehículos motorizados en playas, terrenos de playa, humedales costeros y dunas costeras en todo el territorio continental e insular. Asimismo, se incluye una definición de dunas costeras como depósitos sedimentarios constituidos por montículos de arena, independientemente de la presencia de vegetación, que se alimentan de la arena transportada por la acción del mar, del viento marino o por otras causas.

En cuanto a las excepciones a estas prohibiciones, señaló que se permite el tránsito por caminos públicos, rurales, urbanos o vías públicas que sean parte de playas, terrenos de playa, dunas o humedales costeros. También se autoriza el tránsito de vehículos de emergencia, seguridad, fiscalización, vigilancia, mantenimiento o aseo, tanto de entidades fiscales como de otras entidades públicas o privadas que desempeñen funciones públicas.

En tanto, indicó que el artículo segundo se refiere a las actividades autorizadas, especificando que se exceptúa de la prohibición el tránsito de vehículos que cuenten con autorización de las autoridades competentes, tales como aquellos que brindan apoyo a la pesca, acuicultura y actividades conexas. Estas actividades están autorizadas siempre que no generen impacto, detrimento o menoscabo en la biodiversidad presente en playas, terrenos de playa, humedales costeros y dunas costeras. Por lo tanto, dicho tránsito debe contar con la autorización de la autoridad competente, en este caso, la Directemar.

En el artículo tercero, se establece como autoridad fiscalizadora a la autoridad marítima, Directemar, para las zonas costeras y playas en general, mientras que Carabineros será responsable de los casos relacionados con playas lacustres, y las municipalidades asumirán la fiscalización en los campos dunares.

El artículo cuarto detalla las infracciones, las cuales serán denunciadas ante los juzgados de policía local competentes, y establece una sanción que consiste en una multa de cinco Unidades Tributarias Mensuales (UTM).

El artículo quinto regula la reincidencia, señalando que, en los casos de reincidencia, se aplicará el doble de la multa correspondiente, además de la suspensión de la licencia de conducir por un periodo de seis meses a dos años. La reincidencia se contabiliza durante un periodo de tres años a partir de la comisión de la primera infracción.

Finalmente, señaló que el artículo sexto establece una presunción jurídica que, salvo prueba en contrario, presume que el que transita en un vehículo por playas, terrenos de playa, dunas costeras y humedales costeros es el dueño del vehículo en cuestión. Además, precisó que el Diputado Daniel Melo también fue uno de los autores de la moción.

A su turno, el **Honorable Senador señor Chahuán** expresó que, si bien la iniciativa puede parecer bien inspirada, especialmente en lo que respecta al tránsito de vehículos motorizados en campos dunares y otras áreas que requieren protección de la biodiversidad y el carácter de las playas, tiene serias reservas respecto a la inclusión de los territorios insulares. Señala que, en particular, los territorios insulares que no cuentan con molos portuarios, como Rapa Nui y Juan Fernández, presentan desafíos específicos.

Argumentó que los trabajos de desembarque de los buques de la Armada, así como los de los prestadores de servicios que transportan mercancías a dichos territorios, requieren el uso y la accesibilidad a las playas. Por lo tanto, solicita que este proyecto, que presenta complejidades y no es de fácil despacho, reciba una consideración cuidadosa.

La **Honorable Senadora señora Allende** expresó que, en principio, estaba de acuerdo con la motivación de este proyecto y considera que es de gran importancia avanzar en su tramitación. Aclaró que no se trata de una prohibición general, ya que se contemplan disposiciones específicas debido a la existencia de actividades productivas, conexas y necesarias, tales como la pesca y la agricultura, así como el desembarque de mercancías de los barcos que llegaban a los territorios insulares.

El **Honorable Senador señor Prohens** expresó que en su zona las playas presentan características particulares, tales como extensas áreas de arena, distancias considerables respecto a los caminos públicos y diversos factores que influyen en su definición. En este contexto, subrayó la necesidad de clarificar ciertos aspectos, comenzando por la definición de "duna costera", ya que en su región dicha extensión puede variar entre 50 y 1.000 metros. Afirmó que es imperativo establecer esta definición antes de proceder a la aprobación de cualquier proyecto.

También manifestó su apoyo a la defensa de los humedales, mencionando que este tema ya había sido discutido anteriormente. Sin embargo, hizo un llamado al Ministerio para que se responsabilice del cumplimiento normativo por parte del Estado, señalando un caso específico en Atacama, donde un camino costero habría atravesado un humedal sin haber recibido sanción alguna hasta la fecha, afectando gravemente la zona en la desembocadura del río Copiapó. Observó que los vestigios de este daño son evidentes, con un humedal seco a un lado del camino mientras que el otro permanece intacto.

En relación con el tema de la responsabilidad en caso de infracciones, discrepó de la idea de que el propietario del vehículo sea el único responsable. Argumentó que la responsabilidad debería recaer en quien conduce el vehículo en el momento de la infracción, como se hace, por ejemplo, en el caso de un parte empadronado, en que el dueño del vehículo es responsable únicamente si la falta se comete cuando el vehículo se encuentra estacionado y el conductor no está presente.

También expresó su preocupación por la severidad de las multas impuestas, argumentando que estas resultan excesivas. Señaló que, según la ley de tránsito, la pérdida de la licencia por un período de dos años solo se aplica en casos de infracciones gravísimas y reiteradas. Por tanto, se cuestionó si, dentro del contexto del tribunal de policía local, las infracciones serían consideradas graves, medias o de otra categoría, destacando que debe existir una lógica en la imposición de sanciones.

Subrayó que no es razonable que se pase de una multa de cinco UTM a una de diez, sumado a una suspensión de licencia por dos años. Afirmó que es necesario normar este aspecto de acuerdo con la ley de tránsito,

evitando la imposición de sanciones que se desvíen de los parámetros establecidos.

Continuando con su intervención, hizo hincapié en la importancia de definir claramente lo que se entiende por "duna" en el marco del proyecto en discusión. Además, recordó las discusiones previas que se han sostenido sobre esta materia a propósito de la ley referente a las colillas de cigarro y planteó la necesidad de especificar el borde costero, la definición de la más alta marea y los 80 metros de injerencia por parte de la Armada, así como el rol de Carabineros y de las municipalidades en este contexto. Señaló que los 80 metros no se miden simplemente desde la orilla del mar, sino desde la ubicación de la más alta marea registrada, lo cual debe ser determinado por la Armada.

Concluyó enfatizando que, para que la Armada realice esta determinación, debe haber una solicitud formal y asumir la responsabilidad del estudio y sus costos. Añadió que cualquier persona que solicite una concesión marítima debe cumplir con esta normativa, lo que pone de manifiesto la necesidad de una coordinación efectiva entre las instancias públicas involucradas, como la Armada y, en el futuro, Bienes Nacionales, para establecer claramente las áreas de competencia de cada una.

**El Honorable Senador señor Lagos** manifestó su opinión sobre el proyecto, señalando que, aunque está bien inspirado y probablemente contará con la aprobación final, requiere un trabajo adicional. Argumentó que, si bien el objetivo del proyecto es claro y los recursos son compartidos, es fundamental escuchar a otras entidades públicas que tienen injerencia en la materia.

Destacó la importancia de involucrar a Directemar y planteó la necesidad de un enfoque más ordenado en cuanto a la fiscalización. Observó que, aunque se menciona a la Armada como la principal autoridad, se incluyen en el proceso a las municipalidades y, en forma supletoria, a Carabineros. Afirmó que esta multiplicidad de fiscalizadores podría generar confusión y resultar en una falta de supervisión efectiva.

Subrayó que actualmente está prohibido el tránsito de vehículos motorizados por el borde de la playa, y aunque reconoció que ha habido una reducción en esta práctica, aún persiste. Expresó que el problema puede no ser la falta de voluntad, sino más bien la incapacidad para fiscalizar adecuadamente. En este sentido, destacó que la prohibición debe estar acompañada de definiciones claras, especialmente en lo que respecta a la duna costera.

Además, hizo un llamado a considerar la situación de los campings existentes en el norte chico y grande del país, donde se observa una afluencia de vehículos motorizados y casas rodantes que acceden a estas áreas. Resaltó

la necesidad de regular y definir adecuadamente el uso de estos espacios para garantizar su conservación y un uso sostenible.

En el mismo orden de ideas, planteó su inquietud sobre la delimitación del proyecto en relación con los campings autorizados que actualmente operan y cumplen con las normativas fiscales y sanitarias. Afirmó que, aunque no es la intención del proyecto eliminar estos campings, es fundamental establecer un tratamiento adecuado para evitar superposiciones que puedan afectar su continuidad.

Expresó su disposición a aprobar el proyecto, pero subrayó la necesidad de realizar ajustes adicionales. Resaltó la importancia de definir claramente quién se encargará de la fiscalización y cuál será el orden de prelación entre las distintas entidades involucradas. También hizo hincapié en la necesidad de clarificar la definición de "duna costera", reconociendo la indicación sustitutiva presentada por el Ejecutivo, que busca mejorar el proyecto original.

Concluyó que, si se aprueba el proyecto tal como está, podría generarse un conflicto con las actividades económicas ya establecidas. Por lo tanto, consideró esencial abordar estas cuestiones con claridad antes de avanzar.

La **Honorable Senadora señora Allende** expresó su acuerdo en la necesidad de establecer claridad en la fiscalización, pero advirtió sobre la carga adicional que esto representa para los municipios. Señaló que estos están saturados y agobiados, y que a menudo se les asignan nuevas atribuciones y responsabilidades sin los recursos financieros suficientes que les permitan aumentar su personal y capacidad operativa.

Cuestionó si se ha considerado la posibilidad de proporcionar los recursos necesarios a los municipios y enfatizó que, tal como lo han solicitado repetidamente las asociaciones de municipios, no se debe incrementar su carga sin el apoyo correspondiente.

Además, hizo hincapié en la saturación de los juzgados de policía local, sugiriendo que es momento de explorar alternativas, como el uso de tribunales ambientales, para abordar estos temas. Destacó que, si se continúa asignando la responsabilidad de las multas al juzgado de policía local, se corre el riesgo de no poder cumplir con las sanciones, incluso en cuestiones tan relevantes como las electorales.

Concluyó su intervención solicitando al Ejecutivo que considere estos dos aspectos críticos —la situación de los municipios y la saturación de los juzgados— antes de avanzar en la implementación del proyecto.

El **Honorable Senador señor Prohens**, planteó inquietudes respecto a la situación de los municipios costeros, especialmente en relación con la ampliación de sus planos reguladores. Citó el caso específico de la comuna de Caldera, donde la necesidad de desarrollo urbano podría verse afectada por el proyecto en discusión. Señaló que muchas veces estas comunas se ven forzadas a utilizar áreas como la avenida costanera, que se encuentran en arenales, dado que el resto del territorio ya está urbanizado.

Así, cuestionó cómo este proyecto podría limitar el desarrollo urbano en estas comunas, no solo en términos de acceso para vehículos, sino también en la construcción de viviendas, que requiere la apertura de caminos. Subrayó que los caminos públicos deben ser aquellos debidamente reconocidos por la Dirección de vialidad, advirtiendo que, en ocasiones, se consideran públicos caminos que en realidad pueden ser privados o de uso limitado.

Afirmó la necesidad de definir con claridad qué se entiende por "camino público" en el contexto del proyecto, enfatizando que, para él, un camino público es aquel que está registrado y estructurado dentro del sistema vial oficial. Concluyó destacando la importancia de abordar cómo el proyecto podría impactar negativamente el desarrollo urbano de las comunas costeras.

El **Honorable Senador señor Chahuán**, expresó su apoyo a lo planteado por el Senador Prohens en relación con la definición de la playa. Subrayó que esta es una noción dinámica, tal como se establece en el Código Civil, y que corresponde a Directemar la tarea de determinar los límites precisos de la misma. Afirmó que han ocurrido cambios en la línea de más alta marea debido a las condiciones climáticas, lo que plantea desafíos que deben resolverse a través de la autoridad administrativa y judicial.

Al respecto, citó ejemplos concretos, como el de la comuna de Los Molles, donde las altas mareas han llegado hasta las construcciones, así como la situación en Puchuncaví y Maitencillo, donde se han llevado a cabo obras por delante de la línea, afectando la playa. En este contexto, enfatizó la necesidad de establecer de manera clara qué se entiende por playa y dónde se sitúa el límite natural.

Reiteró su compromiso con la protección de las playas, pero advirtió que esto también requiere un esfuerzo contundente para asegurar que se lleve a cabo de manera efectiva.

A su turno, el **Subsecretario del Medio Ambiente, señor Maximiliano Proaño**, expresó su agradecimiento por la positiva recepción del proyecto de ley y aseguró la disposición del Ministerio para colaborar en la clarificación y ajuste de definiciones y fundamentos del mismo.

Señaló que el objetivo principal del proyecto es la protección de la biodiversidad en las zonas costeras y en los campos dunares, regulando el

tránsito y estableciendo prohibiciones en áreas no habilitadas. Aclaró que esto no significa que no se puedan habilitar zonas de tránsito en el futuro; por el contrario, mencionó que, en el contexto de un plano regulador o su actualización, podrían establecerse vías costeras.

Subrayó que, dentro de las excepciones contempladas, se incluye el tránsito por caminos públicos, rurales y urbanos que estén relacionados con playas, terrenos de playas, dunas o humedales costeros. Esto garantiza que la normativa se aplique de manera equilibrada, permitiendo el uso responsable de estas áreas.

Enfatizó la importancia de abordar las actividades turísticas en la región de Atacama, reconociendo la preocupación del Senador Prohens en relación con el tránsito en playas deshabitadas. Señaló que es fundamental fomentar la habilitación de vías adecuadas para el tránsito, evitando que los vehículos circulen de manera indiscriminada por cualquier área.

Aclaró que los campings deben ser utilizados conforme a las vías establecidas, asegurando así un uso responsable de los espacios turísticos. Expresó su disposición a afinar y clarificar estos aspectos en el proyecto de ley.

Además, mencionó la necesidad de regular de manera más precisa las excepciones que permiten el tránsito de vehículos de emergencia, seguridad y fiscalización. Resaltó que, en el caso de las zonas insulares, se debe considerar el tránsito de embarcaciones y automóviles que contribuyan a la cadena de abastecimiento en áreas sin puertos o muelles.

Finalmente, reafirmó la voluntad del Ministerio para colaborar en la búsqueda de mayor precisión en la normativa, siempre en línea con el objetivo principal de proteger las zonas costeras y dunares.

En sesión del 30 de julio la Comisión recibió al **Director de la Unidad de Seguimiento Legislativo de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Miguel Moreno**, quien manifestó el pleno apoyo de la Asociación a la protección de la biodiversidad y a la promoción de un ambiente sano y libre de contaminación, destacando la importancia del proyecto de ley en este contexto. Sin embargo, subrayó que el proyecto establece sanciones que deben ser consideradas con cuidado.

Recordó que la regulación del tránsito de vehículos motorizados en el borde costero se encuentra sujeta a la legislación vigente, específicamente a la ley N°18.290, que regula el tránsito. En este sentido, observó que las implicancias de las infracciones deberían ser gestionadas de manera coherente, ya que las entidades responsables de fiscalizar y sancionar estas conductas incluyen a la Capitanía de Puerto, Carabineros y los inspectores municipales.

Sugirió que las infracciones contempladas en el proyecto de ley deberían estar alineadas con las disposiciones de la ley de tránsito para evitar ambigüedades y garantizar que las sanciones se apliquen de manera uniforme en ambos ámbitos.

A continuación, anunció que se referiría a algunos puntos específicos en relación con el proyecto, buscando contribuir a su mejora y efectividad:

Primero, destacó la importancia de considerar la utilización de los territorios insulares para carga y descarga, y cómo esto se relaciona con la fiscalización desde la perspectiva municipal, así como los recursos que los municipios tendrían que destinar para cumplir con las nuevas obligaciones que plantea el proyecto. También hizo hincapié en la saturación de los juzgados de policía local y su capacidad para manejar las implicancias del proyecto, especialmente en relación con la ley de tránsito. Subrayó la necesidad de que las sanciones propuestas en el proyecto de ley estén alineadas con la legislación existente sobre tránsito, lo que garantizaría una aplicación más coherente y eficaz de las normativas.

Continuando con la presentación, el **asesor jurídico de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Jorge Lama**, expuso sobre la discusión en torno al proyecto de ley en cuestión, destacando la indicación sustitutiva del Ejecutivo que ha dado forma al texto actual.

Señaló que, aunque ya existe normativa que prohíbe el ingreso y tránsito de vehículos en playas, dunas costeras y humedales, esta regulación no está respaldada por una ley específica. En su lugar, los municipios han implementado ordenanzas municipales para regular estas actividades, asumiendo así un rol fiscalizador, mientras que los juzgados de policía local son los encargados de atender las denuncias por infracciones.

Resaltó que las principales novedades del proyecto de ley son la formalización de estas prohibiciones a través de un marco legal, así como la inclusión de sanciones, procedimientos y la designación de órganos competentes para la fiscalización y el tratamiento de denuncias. Esta estructura busca mejorar la efectividad de la regulación y garantizar una mayor protección de los ecosistemas costeros.

Seguidamente, comentó sobre la tramitación del proyecto de ley, destacando su revisión en la sesión del 8 de julio y los puntos relevantes discutidos en esa ocasión.

Primero, abordó la preocupación expresada sobre el uso de playas y bordes costeros para la carga y descarga de embarcaciones en territorios insulares. Señaló que, aunque la autoridad marítima es la competente para este tema, desde el punto de vista municipal, el proyecto de ley incluye

actividades autorizadas y excepciones que permitirían continuar estas prácticas sin generar conflictos.

Destacó que la ley contempla excepciones generales que eximen de la prohibición a vehículos en funciones públicas. Asimismo, la autoridad correspondiente puede definir lugares de acceso específicos donde la prohibición no se aplique, lo que facilitaría las actividades de carga y descarga.

En cuanto al ámbito municipal, mencionó que el proyecto otorga una función de fiscalización que anteriormente no existía para los municipios. Además, los juzgados de policía local serán responsables de atender las denuncias relacionadas con estas infracciones, lo que representa un avance significativo en la regulación de las actividades en las zonas costeras.

Hizo hincapié en un punto crucial planteado por la Honorable Senadora señora Allende en la sesión anterior, relacionado con la sobrecarga de responsabilidades a las municipalidades sin el correspondiente respaldo de recursos. Reconoció que, aunque se valora el objetivo del proyecto de ley, que busca establecer y difundir prohibiciones, su implementación inevitablemente resultará en un aumento en el número de denuncias.

Explicó que este incremento de denuncias exigirá a las municipalidades adaptar su rol fiscalizador. Aquellas que no contaban con planes de fiscalización para estas situaciones, o que los tenían a un nivel limitado, se verán obligadas a ampliar sus esfuerzos en este ámbito. Esto, a su vez, generará la necesidad de destinar mayores recursos municipales para poder cumplir adecuadamente con las nuevas responsabilidades.

Subrayó que, si bien es probable que el impacto sea más evidente durante la temporada estival, es fundamental considerar estos recursos desde el inicio para asegurar una fiscalización efectiva y adecuada en virtud de la ley. Esto destaca la importancia de que el marco normativo venga acompañado de un análisis de viabilidad en términos de recursos para los municipios.

Por otro lado, expresó que la competencia atribuida a los juzgados de policía local no debería generar grandes cambios ni congestionamientos. Sin embargo, subrayó la importancia de la armonización de este proyecto de ley con la ley de tránsito. Mencionó que se está creando una normativa especial que regula aspectos ya contemplados por la legislación vigente sobre tránsito de vehículos.

Destacó que, al regular y prohibir el tránsito de vehículos motorizados por playas, es fundamental que no quede lugar a interpretaciones ambiguas respecto a si se trata de una infracción de tránsito. Esto es relevante porque las infracciones de tránsito están registradas y pueden tener consecuencias más allá de una sanción simple: por ejemplo, si hay multas

vigentes, el propietario del vehículo no podrá renovar su permiso de circulación al año siguiente.

Recomendó que, durante la discusión del proyecto, se busque enmendar este punto para evitar confusiones. Reconoció que el tema presupuestario también es una preocupación, ya que el cumplimiento de la fiscalización requerirá mayores recursos.

Concluyó afirmando que, aunque apoyan el fondo del proyecto, es esencial que la nueva normativa esté en consonancia con el resto del sistema jurídico, especialmente en relación con la Constitución Política República en cuanto al cuidado al medio ambiente y la Política Nacional de Uso del Borde Costero.

A continuación, la Comisión escuchó a la **asesora jurídica de la Asociación de Municipalidades de Chile, señora Graciela Correa**, quien comenzó su intervención destacando la importancia de ofrecer consideraciones generales sobre la iniciativa, así como algunos aspectos específicos desde la perspectiva local que merecen ser discutidos.

Destacó que, actualmente, existe una falta de regulación completa en lo que respecta al uso y protección de las áreas costeras. Mencionó que la única referencia normativa es una orden ministerial de 1998, que establece principios sobre la protección del medio ambiente y define competencias para la gestión del territorio marítimo.

Explicó que, a nivel local, las resoluciones emitidas por la Armada a través de las gobernaciones marítimas son cruciales, ya que establecen prohibiciones específicas que los conductores deben seguir. Estas normativas buscan prevenir la contaminación y el ingreso de sustancias nocivas al mar. Así, se refleja la necesidad de actualizar y consolidar estas regulaciones en un marco legal más robusto que permita una fiscalización efectiva y un cuidado adecuado del entorno costero.

Enfatizó que el proyecto de ley se alinea con la Política Nacional del Uso del Borde Costero, enfocándose en la protección y conservación del medio ambiente. Destacó que también busca prevenir accidentes y daños a personas y bienes en estas áreas.

Subrayó la importancia de las ordenanzas municipales, que permiten a las autoridades locales implementar medidas de fiscalización. Estas ordenanzas, reguladas por la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, son esenciales para garantizar la administración local y respetar las competencias de cada autoridad, lo que es fundamental para la gestión efectiva de los espacios costeros.

En el mismo orden de ideas, mencionó el interés del alcalde Gustavo Alessandri en presentar una ordenanza municipal que apoya la fiscalización del entorno natural en las zonas costeras, la que adjuntó en su presentación. Destacó la importancia de preservar estos ecosistemas, especialmente durante los períodos estivales, cuando el aumento de visitantes puede generar un estrés ecosistémico. Enfatizó que la tarea de regular y proteger estas áreas no es sencilla, reflejando el compromiso de las municipalidades en la gestión del territorio y la conservación del medio ambiente.

Seguidamente, expresó su apoyo al proyecto de ley en estudio, destacando que esta medida es crucial para proteger la biodiversidad y la morfología del borde costero, que es un ecosistema dinámico y diverso. Destacó la importancia de la ley no solo para regular lo existente, sino también para adaptarse a los hallazgos futuros que los estudios científicos puedan revelar sobre la rica variedad de especies en las costas chilenas.

Enfatizó la importancia de elevar el estándar de regulación a nivel legal para establecer sanciones ante el incumplimiento de la normativa sobre el ingreso y tránsito de vehículos en playas y dunas. Aclaró que, aunque la fiscalización suele ser preventiva y orientadora, es fundamental contar con un marco legal que permita actuar de manera más coercitiva cuando sea necesario. Resaltó que esta iniciativa es pertinente y que la Asociación de Municipalidades la apoya, ya que contribuye a una mayor protección del medio ambiente y a una gestión más efectiva de las costas.

Subrayó la urgencia de establecer una legislación que proteja las costas chilenas, considerando la riqueza natural y los recursos que estas ofrecen. Afirmó que la ley no solo debe reforzar la fiscalización y regular el ingreso de vehículos, sino también abordar temas relacionados con el cambio climático y la gestión de riesgos y desastres.

Además, destacó la importancia de tener en cuenta la diversidad de los municipios, especialmente los costeros e insulares, para garantizar que la implementación de la ley sea efectiva. Hizo hincapié en que, sin los recursos necesarios, resulta difícil llevar a cabo las funciones de fiscalización, lo que podría obstaculizar el cumplimiento del espíritu del proyecto, que es fortalecer la protección del medio ambiente en las áreas costeras.

Luego, destacó la necesidad de priorizar a las municipalidades más directamente afectadas por el proyecto de ley y propuso dotarlas de instrumentos que fortalezcan sus capacidades de prevención y denuncia. Aunque reconoció que el financiamiento es un tema complejo, sugirió que existen otros mecanismos de apoyo que podrían considerarse.

Subrayó la importancia de vincular el proyecto con la ley Marco de Cambio Climático, mencionando la necesidad de elaborar planes de acción

comunal que incluyan medidas de mitigación y adaptación. Propuso que la regulación del tránsito en las costas se incorpore en estos planes y se reconozcan las ordenanzas municipales relacionadas.

Finalmente, enfatizó la relación entre este proyecto y la ley de tránsito, citando el informe de la Corte Suprema, que reafirma esta conexión y la necesidad de claridad normativa en la regulación del tránsito de vehículos en áreas costeras. Sobre este punto, sugirió que incluir una mención expresa a la ley de tránsito podría facilitar un mejor entendimiento de la norma por parte de sus destinatarios.

Luego, la Comisión escuchó a representantes de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

**El Subdirector de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, señor Sigfrido Ramírez,** mencionó que esta es la primera vez que la autoridad marítima participa en una Comisión relacionada con este proyecto de ley. Resaltó que, a lo largo de 2023, se realizaron observaciones y sugerencias a través del canal técnico de las Fuerzas Armadas, las que se vinculan principalmente a las funciones principales de la autoridad marítima en tres áreas: el ejercicio de la policía marítima en su jurisdicción, la fiscalización y control de playas en terrenos fiscales, y la preservación del medio ambiente acuático. También recordó que, desde 1998, se ha estado fiscalizando el ingreso de vehículos a las playas bajo la orden ministerial número dos de ese mismo año.

Resumió que las opiniones entregadas a la Subsecretaría en 2023 se enfocan en dos aspectos clave para la tramitación del proyecto de ley.

Primero, sugirió la necesidad de definiciones técnicas claras sobre los espacios incluidos en el proyecto, para asegurarse de que sean compatibles con el Decreto Supremo N° 9, que regula las concesiones marítimas; en segundo lugar, destacó la importancia de abordar aspectos prácticos relacionados con la fiscalización.

Continuó abordando detalles específicos de varios artículos del proyecto de ley:

1. Artículo 1°: Propuso que el concepto de borde costero se defina de acuerdo con el reglamento de concesiones marítimas, para incluir explícitamente ríos y lagos, no solo playas marítimas. También sugirió aclarar si las definiciones de dunas costeras se limitan al borde costero (hasta 80 metros) o pueden extenderse más allá, y abogó por incluir referencias a la normativa sobre humedales costeros.

2. Artículo 2°: Recomendó considerar deportes náuticos como excepciones dentro de las actividades autorizadas, ya que estas son relevantes para la economía y el turismo.

3. Artículo 12°: Sugirió definir las autoridades que autorizarán actividades, para evitar conflictos de competencias. Propuso incluir al Ministerio del Medio Ambiente o a la Seremi respectiva en el proceso de autorización, enfatizando la necesidad de preservar los ecosistemas costeros.

4. Artículo 3°: No presentó observaciones, mencionando que la inclusión de Carabineros como policía con jurisdicción ya estaba contemplada.

5. Artículo 4°: No tuvo observaciones, destacando que el texto fijaba adecuadamente los montos de sanciones.

6. Artículo 5°: Sugirió la interconexión de los juzgados de policía local para facilitar la verificación de reincidencias, lo cual es crucial para la fiscalización efectiva.

7. Artículos 6° y 7°: Concordó en general con el proyecto sin presentar sugerencias.

Con esto, el subdirector enfatizó la importancia de aclarar definiciones y establecer un marco regulatorio que facilite la fiscalización y protección del medio ambiente acuático.

Finalmente, reiteró la disposición permanente de la autoridad marítima para, a través del Ministerio de Defensa Nacional, brindar la asesoría y opinión técnica que sea solicitada en el marco de la realización de este proyecto de ley.

A continuación, el **Honorable Senador señor Lagos** comentó que, en lo que respecta a la municipalidad, coincide con las recomendaciones presentadas, aunque indicó que, al final del día, dichas cuestiones escapan en cierta medida a la labor parlamentaria, dado que existen atribuciones que corresponden al Ejecutivo en relación a la asignación de recursos. Este aspecto es algo que sucede en todas las legislaciones donde se otorgan atribuciones o exigencias a los municipios; sin embargo, resulta difícil conciliar esto con los recursos adicionales que se requieren. Por tanto, solicitó que se realicen los planteamientos correspondientes al Ministerio de Hacienda.

Recordó que esta es una moción parlamentaria, lo que implica que, aunque esté priorizada, no cuenta con la iniciativa del Ejecutivo y, por ende, tampoco incluye un presupuesto, a diferencia de lo que ocurre con los proyectos que el Ejecutivo envía al Gobierno. Generalmente, los recursos disponibles son limitados, lo que podría interpretarse como una forma de exculparse.

También manifestó su incertidumbre respecto a la distribución de responsabilidades en el ámbito de la fiscalización. Señaló que, en la actualidad, existen varios entes con la facultad de llevar a cabo dicha fiscalización, pero no está claro cómo se distribuyen las cargas y responsabilidades de control. Se preguntó si hay alguna coordinación en este aspecto o si, en cambio, se trata de un proceso más casual, como podría ser el caso de un fiscalizador que, por azar, se encuentre en el lugar y emita una multa.

Observó que actualmente existen prohibiciones para el uso de vehículos motorizados en la orilla de la playa. A su entender, y basándose en su experiencia en el borde costero durante el periodo estival, especialmente en las playas del norte, ha notado una disminución significativa en la presencia de estos vehículos. Aunque aún existen, enfatizó que su uso ha disminuido sustancialmente. Señaló que algunos vehículos están estrechamente relacionados con actividades pesqueras y productivas, sin emitir un juicio sobre si esto es bueno o malo, pero destacó que la actividad recreativa o turística ha visto una notable reducción.

Finalmente, interpretó que el comandante Ramírez sugirió la necesidad de refinar algunas de las disposiciones redactadas para hacerlas más compatibles con las actividades turísticas y fomentar el turismo en ciertos lugares. Sin embargo, expresó su incertidumbre sobre cómo esta propuesta se alinea con el objetivo principal del proyecto y qué criterios se aplican al respecto. Manifestó su interés en conocer si existen disposiciones específicas para la utilización de vehículos náuticos, así como la regulación de su uso en lugares determinados o si se permite en cualquier ubicación de forma temporal.

A su turno, la **Honorable Senadora señora Allende** concordó con el Senador Lagos sobre la falta de atribuciones para generar más recursos. Sin embargo, destacó la importancia de considerar en la historia de la ley la preocupación constante de los legisladores: no se pueden asignar nuevas responsabilidades a los municipios sin proporcionar recursos paralelos, enfatizando que, de lo contrario, los municipios no podrán ejercer adecuadamente las responsabilidades que se les asignan.

En este sentido, hizo un llamado al Ejecutivo, indicando que cuando se acepte una moción o un mensaje que contemple nuevas atribuciones para las municipalidades, estas deben ir acompañadas de los recursos necesarios, tanto financieros como humanos, entre otros.

Luego señaló que, efectivamente, existe un consenso general sobre la necesidad de ordenar la normativa relacionada con este tema, dado que desde hace mucho tiempo hay prohibiciones y diversas ordenanzas en los municipios, pero carecen de un orden real y de claridad respecto a la autoridad competente. Manifestó su preocupación acerca de cuándo debe intervenir la

Marina, el municipio o, posiblemente, el Ministerio del Medio Ambiente, resaltando que esta ambigüedad genera dudas.

Además, recordó que las asociaciones de municipalidades han expresado la importancia de considerar la ley de tránsito en este contexto. Cuestionó hasta qué punto existe armonía y coordinación entre estas normativas, y cómo se integran en un marco más amplio, señalando que, aunque el tema podría ser distinto, es fundamental que mantenga un grado de coherencia con la legislación de tránsito vigente y sus posibles modificaciones.

Seguidamente, expresó su interés en la presencia de la Armada y subrayó la importancia de contar con una definición más precisa sobre humedal costero, haciendo un llamado al Ministerio del Medio Ambiente al respecto, ya que actualmente no existe claridad en esta materia. Mencionó que se hace referencia a la duna costera y planteó una inquietud legítima sobre si esta definición abarca únicamente los 80 metros o si debería considerar un área más amplia.

Resaltó que, ante los hechos que han comenzado a ocurrir con mayor frecuencia, como socavones y otros problemas relacionados, es fundamental adoptar una perspectiva más amplia. Por ello, insistió en la necesidad de hablar de "zona" en lugar de "borde costero". Reiteró que es crucial que el Ministerio del Medio Ambiente proporcione una definición clara sobre lo que se entiende por humedal costero, diferenciándola de la duna costera y especificando si esta consideración se extiende más allá de los 80 metros, que es el estándar generalmente aceptado.

Enfatizó la relevancia de definir con mayor claridad no solo el proceso de fiscalización, sino también el tratamiento de las infracciones. Señaló que, cuando estas cuestiones se trasladan al juzgado de policía local, se genera una sobrecarga que, en muchos casos, no se traduce en el cumplimiento efectivo de las normativas. Hizo referencia a situaciones que se han presentado, como el caso de personas que no asistieron a votar en su momento y que, años después, aún no han sido notificadas.

Expresó su deseo de que las normativas no queden como meras expresiones de voluntad, sino que se implementen de manera eficiente. Sugirió que es necesario explorar alternativas que eviten recargar los juzgados de policía local, destacando las disparidades que existen entre ellos en términos de recursos humanos y carga de trabajo. Hizo un llamado al Ejecutivo para que, a través de indicaciones, se puedan establecer medidas más precisas. En caso contrario, advirtió que se corre el riesgo de que las multas impuestas no sean efectivas, lo que restaría claridad al proceso.

Concluyó subrayando que la discusión no debe limitarse únicamente a la ley de tránsito, sino que también debe integrar la ley de cambio climático. Resaltó que es fundamental que tanto los municipios como los gobiernos

regionales participen activamente en la elaboración de planes estratégicos, ya sea a nivel comunal, preventivo o de mitigación. Reiteró la importancia de que el Ministerio del Medio Ambiente aporte claridad sobre cómo se pueden compatibilizar estas normativas y asegurar una buena coordinación entre ellas, con el objetivo de preservar la biodiversidad. Aunque consideró adecuado que se realicen excepciones relacionadas con la pesca, la agricultura o algunas actividades turísticas, subrayó la necesidad de que estas excepciones vengán acompañadas de regulaciones y aclaraciones adecuadas. Finalmente, hizo hincapié en la importancia de comprender en profundidad todos estos aspectos.

El **Honorable Senador señor Prohens**, expresó su adhesión a los planteamientos realizados por la Senadora Allende y el Senador Lagos. Sin embargo, solicitó al capitán que aclarara el significado de los 80 metros que se mencionan en las normativas. Aclaró que, aunque comúnmente se entiende que esta medida se refiere a la distancia desde la orilla del mar hacia el interior, su conocimiento indica que los 80 metros corresponden a la más alta marea.

Preguntó si esta definición está establecida y medida a lo largo de toda la costa chilena, y si se cuenta con información precisa sobre cuál es la más alta marea para que se pueda aplicar adecuadamente una norma de esta naturaleza. Además, se interesó por saber si las dunas costeras se verían afectadas por esta normativa o si se trataría de un ámbito que podría extenderse más allá de lo actualmente considerado.

Manifestó que proviene de una región con un territorio amplio, donde el mar se utiliza en gran medida para la práctica de deportes náuticos. Aclaró que, a diferencia de lugares establecidos como en la quinta región, donde los espacios están claramente definidos, en su región es común que las personas saquen lanchas o botes y naveguen en la orilla del mar en diversas áreas.

Planteó la necesidad de encontrar formas de compatibilizar las distintas realidades del país con la propuesta que este proyecto presenta, a fin de no limitar actividades recreativas. También destacó la importancia de garantizar el acceso a playas amplias, permitiendo que las familias se acerquen a disfrutar del mar sin interferir en otras actividades. Finalmente, mencionó que, tras observar cómo se votó en la Cámara, notó que generalmente los Diputados del norte se opusieron al proyecto, lo que considera relevante para especificar y esclarecer los aspectos que se están abordando, siempre resguardando el objetivo fundamental de la moción.

El **Honorable Senador señor Lagos**, abordó el tema de los 80 metros mencionados previamente, destacando un punto que la Senadora Allende había planteado. Aclaró que, debido a factores como el cambio climático y los movimientos sísmicos, la fisonomía de las playas ha cambiado, lo que ha resultado en la reducción de su extensión. Señaló que se ha observado que algunas playas han ido desapareciendo, lo que implica que los

80 metros pueden estar alcanzando zonas que anteriormente estaban alejadas de la playa.

Planteó su preocupación sobre cómo estas variaciones afectan a los propietarios de terrenos cercanos al borde costero. En particular, se preguntó qué sucede cuando el mar avanza y esos 80 metros alcanzan propiedades que, hace tres décadas, estaban lejos de la línea de alta marea. Afirmó que, en tal caso, no solo se ve afectado el terreno, sino también los derechos de los propietarios, incluidos aquellos que pertenecen a cooperativas en la cuarta región.

Finalmente, cuestionó cómo se manejarían las restricciones sobre estas propiedades, dado que la playa se ha angostado y ha subido la marea. Preguntó si, al llegar a los 80 metros, las propiedades quedarían bajo la categoría de uso público y si esto implicaría una expropiación o una cesión de derechos. Mencionó que, aunque creía que el Código Civil podría abordar este tema, no estaba seguro de los detalles específicos.

**El Director de la Unidad de Seguimiento Legislativo de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Miguel Moreno**, resaltó la importancia de la relación entre los alcaldes, sus equipos técnicos de seguridad pública y la Capitanía de Puerto, destacando que realizan inspecciones conjuntas en el borde costero. Estas inspecciones permiten identificar diversas anomalías que, según la ley, no deberían existir, como la construcción irregular de estructuras y el uso inadecuado del espacio.

Indicó que, aunque esta colaboración es valiosa, no se lleva a cabo de manera permanente, especialmente fuera del periodo estival. En ausencia de una supervisión continua, se generan problemas como la ocupación de playas por grupos que realizan actividades inapropiadas, como el consumo de alcohol y la utilización de vehículos en la arena, lo que provoca daños ecológicos.

Desde la perspectiva municipal, el Director expresó que la falta de personal es un obstáculo significativo para cumplir con las responsabilidades asignadas por ley. Subrayó que, a pesar del buen espíritu con el que se elaboran las leyes, muchas de ellas se vuelven inaplicables en la práctica. Esto se traduce en que las normativas, aunque bien intencionadas, a menudo no logran convertirse en acciones efectivas en el territorio, quedando reducidas a meras intenciones semánticas sin un impacto operativo real.

La **asesora jurídica de la Asociación de Municipalidades de Chile, señora Graciela Correa**, reconoció que existen limitaciones legales y constitucionales que impiden abordar adecuadamente el financiamiento necesario para las municipalidades, sin embargo, enfatizó que su asociación siempre aprovecha la oportunidad para manifestar esta preocupación, ya que la falta de recursos está generando crecientes problemas, especialmente en el

contexto de un nuevo proceso de plantas previsto para 2026. Afirmó que no todas las municipalidades cuentan con la capacidad de dotarse de más personal.

Subrayó la importancia de la coordinación en el territorio, lo que ha sido destacado en su presentación, pero reiteró la necesidad de un mayor apoyo del Estado de Chile, especialmente en términos de recursos, para cumplir con las exigencias impuestas a las municipalidades.

Además, expresó su aprecio por la consideración realizada por el representante de la Armada de Chile sobre la interconexión con los juzgados de policía local. Reconoció que esta situación también fue observada en el proyecto de ley en discusión, y aunque algunas cuestiones pueden no estar directamente relacionadas con el proyecto, enfatizó la urgencia de modernizar los juzgados de policía local. Destacó que esto es esencial para dotarlos de las capacidades necesarias para ofrecer una justicia más accesible y efectiva para los ciudadanos.

Respecto a este punto, destacó los esfuerzos realizados por el Instituto de Jueces de Policía Local y otras asociaciones gremiales en este ámbito. Señaló que el proceso de transformación digital enfrenta debilidades significativas, ya que las capacidades digitales aún no están suficientemente desarrolladas.

Apoyó la iniciativa planteada por la Armada de Chile respecto a la interconexión, subrayando que se requiere financiamiento y una ley que permita implementar dicha conexión. Comentó que, a diferencia del Poder Judicial, que ha avanzado en la tramitación electrónica, la justicia local ha quedado rezagada, lo que ha generado una falta de sistemas interconectados, lo que impide la consulta de jurisprudencias emitidas por los juzgados de policía local y limita el acceso a mecanismos alternativos de resolución de conflictos.

Finalmente, la asesora mencionó que, aunque estos temas pueden no estar directamente relacionados con el proyecto en discusión, son necesidades reales y concretas que han sido planteadas en numerosas ocasiones en distintos proyectos de ley, y que requieren atención por parte de los legisladores.

A continuación, el **subdirector de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, señor Sigfrido Ramírez**, abordó el tema de la fiscalización en el borde costero, mencionando que existe una planificación nacional y convenios establecidos con Carabineros y distintas municipalidades. Señaló que, en general, estas colaboraciones funcionan adecuadamente, especialmente durante los períodos estivales, cuando se observa un aumento en el acceso a las playas.

Destacó la importancia de definir claramente el concepto de "duna costera" y su relación con el borde costero. Se preguntó si esta definición se extendería hasta donde termina el bien público, es decir, hasta los 80 metros, o si las dunas costeras tendrían una extensión más allá de este límite. Aclaró que, para efectos de fiscalización, la jurisdicción se limita al terreno de playa, por lo que, si el legislador decide que las dunas se extiendan más allá, esto requerirá una consideración especial por parte de los municipios y de Carabineros para abordar adecuadamente la fiscalización de estos espacios ampliados.

Continuó su intervención haciendo hincapié en la importancia de considerar los humedales costeros en el contexto de la fiscalización. En relación con los deportes náuticos, manifestó que la intención es seguir otorgando autorizaciones particulares y fundamentadas para el ingreso de vehículos que faciliten actividades marítimas. Subrayó que, al igual que en el caso de la pesca, se deben evaluar adecuadamente las implicaciones para el ecosistema antes de permitir actividades deportivas náuticas, especialmente en el norte, donde prácticas como el surf son significativas.

Respecto a la definición de las líneas de playa, destacó su relevancia en la delimitación entre el bien nacional de uso público y la propiedad privada, marcando también los límites de la jurisdicción de su institución. Informó que estas líneas no están fijadas de manera uniforme en todo el territorio nacional; más bien, se determinan a solicitud de los usuarios y se replantean cuando hay cambios en la configuración del borde costero. Mencionó que se han realizado varios replanteamientos, especialmente después del tsunami de 2010, y que el proceso incluye la consideración de las opiniones de los propietarios de terrenos colindantes que puedan verse afectados. Resaltó que este es un trabajo permanente, con el objetivo de que las líneas de playa reflejen adecuadamente la realidad geográfica.

La **Honorable Senadora señora Allende** destacó la relevancia de las preocupaciones planteadas por el Senador Lagos en relación con el cambio climático y sus efectos en la costa, especialmente en lo que respecta a las marejadas. Expresó la necesidad de entender si las modificaciones en la delimitación de las líneas de playa requieren únicamente un enfoque administrativo o si, por el contrario, implican la necesidad de modificaciones legales. Enfatizó que cualquier cambio debe ser sólido, considerando que los terrenos están inscritos y, por lo tanto, no se puede abordar de manera superficial.

Solicitó al subdirector que proporcionara más detalles sobre las atribuciones que posee su institución para llevar a cabo estos cambios, así como una visión más amplia sobre la situación de la zona costera. Pidió información sobre las áreas donde se han observado cambios significativos y cómo estos afectan los terrenos, tanto fiscales como privados, ya que esto podría generar conflictos. Finalmente, sugirió que sería útil recibir estadísticas

que ilustraran mejor los cambios en la costa, para poder abordar el tema con un conocimiento más profundo en la Comisión.

El **Subdirector de la Dirección de Intereses Marítimos y Medio Ambiente Acuático, señor Sigfrido Ramírez**, explicó que las líneas de alta marea son establecidas por resolución del Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante. Para fijar, modificar o replantear estas líneas de playa, se sigue un procedimiento que incluye mediciones realizadas con equipos satelitales y un levantamiento del terreno, bajo la supervisión del Servicio Geográfico y Oceanográfico de la Armada.

Señaló que las zonas que han experimentado el mayor número de replanteos son aquellas más afectadas por el tsunami de 2010, específicamente desde Pichilemu, en la sexta región, hacia el sur, hasta la octava región. Aclaró que los títulos de dominio que colindan con el bien público, es decir, el mar, están limitados por esta línea de playa. Por lo tanto, la propiedad privada de los dueños colindantes se define y puede verse afectada por la fijación o replanteo de dicha línea, conforme a la evolución del entorno costero.

La **Honorable Senadora señora Allende** destacó la relevancia de recibir información sobre la fijación de la línea de playa, especialmente en lugares como Los Molles, donde hay conflictos relacionados con esta delimitación. Solicitó que se aclare esta línea para resolver las disputas existentes en esa área.

A continuación, el **asesor legislativo del Ministerio del Medio Ambiente, señor Rodrigo Pérez**, subrayó la importancia de incluir en la regulación no solo la perspectiva de la autoridad marítima, sino también la preocupación de los municipios por la biodiversidad en playas y terrenos costeros. Destacó la necesidad de que esta preocupación se refleje en las regulaciones y ordenanzas, valorando el esfuerzo por elevar el nivel de protección de la biodiversidad en estas zonas.

Destacó la claridad con la que el proyecto de ley define el bien jurídico protegido, lo que facilitará su interacción con las ordenanzas municipales y las regulaciones relacionadas con el cambio climático. Resaltó la relevancia de este enfoque, especialmente en el contexto de los territorios insulares, donde las actividades autorizadas están planteadas de manera general para abordar la problemática de los terrenos de playa a nivel nacional. Agradeció las contribuciones de las asociaciones y enfatizó la importancia de seguir considerando observaciones durante la tramitación del proyecto.

Destacó que el proyecto de ley no modifica la normativa vigente sobre la construcción de caminos o la delimitación del borde costero. Su objetivo es prohibir ciertas acciones en base a un bien jurídico protegido, dentro del marco legal existente. En cuanto a la fiscalización, se establece un sistema

tripartito que involucra a carabineros, municipios y la autoridad marítima, cada uno actuando según sus competencias.

Mencionó un reciente oficio de la Corte Suprema que sugiere que la extensión de las dunas costeras podría superar la competencia de la autoridad marítima, lo que implica una responsabilidad residual para Carabineros. Esta fiscalización tripartita es esencial y se apoya en convenios que facilitan la colaboración entre las municipalidades y la autoridad marítima, asegurando una supervisión más efectiva de las zonas costeras.

Por otro lado, aclaró que en julio del año pasado se presentó una indicación sustitutiva durante la tramitación del proyecto, cuyo informe financiero indica que el proyecto no irrogaría gasto fiscal. En cuanto a la fiscalización y las multas, se estableció que estas serán a beneficio municipal. También subrayó la importancia de discutir cómo este proyecto de ley interactúa con la normativa existente, como la ley de tránsito, para garantizar que la legislación funcione de manera armónica. La multa propuesta es de cinco UTM, pero se busca una coordinación adecuada entre las distintas normativas para evitar conflictos.

El asesor también mencionó que durante el primer trámite constitucional se discutieron los mecanismos de denuncia, sugiriendo que esto debería ser parte de la conversación en curso. Resaltó la necesidad de que el proceso de denuncia sea ágil y eficiente, teniendo en cuenta cómo podría afectar la labor de los municipios. Se busca asegurar que los procedimientos sean claros y que los municipios cuenten con las herramientas necesarias para llevar a cabo la fiscalización y respuesta a las infracciones de manera efectiva.

Finalmente, destacó la importancia de establecer claramente las prohibiciones relacionadas con las dunas costeras, asegurando que se alineen con la normativa vigente. También mencionó que cualquier definición de humedales costeros debe considerar la ley N° 21.600, que establece el Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas, ya que la categoría de humedal costero forma parte del inventario de dicho servicio.

En sesión del 29 de octubre, la Comisión recibió a la **Ministra de Bienes Nacionales, señora Marcela Sandoval**, quien dio cuenta de que el Ministerio a su cargo se ha encontrado con diversas situaciones en terreno, así como con denuncias relativas a las fiscalizaciones de bienes nacionales de uso público, especialmente en zonas costeras. Este asunto fue revisado en el contexto del proyecto de concesiones marítimas, el cual presenta intersecciones con áreas donde se localizan humedales, así como riberas de ríos y playas.

En referencia al caso de Ritoque, que adquirió notable connotación pública, señaló que el Ministerio envió un equipo de fiscalización al lugar y se reunió con diversas organizaciones. Sin embargo, destacó que este no es un

caso aislado ni extraordinario, sino una situación que ocurre con frecuencia. Por tal motivo, y considerando que el Ministerio enfrenta habitualmente este tipo de denuncias, especialmente durante la temporada estival o en periodos vacacionales, se considera que esta iniciativa reviste especial relevancia en cuanto a la incorporación de sanciones.

Asimismo, expresó el interés de colaborar con el Ministerio de Medio Ambiente, en caso de que se abra un periodo de indicaciones. Esto se debe a que, en las normativas que rigen a su Ministerio sobre bienes nacionales de uso público, se prevén multas por la vulneración de accesos a playas, ríos y lagos, que podrían ser asimilables a lo que se propone en la presente iniciativa.

La Ministra también indicó su deseo de contribuir a esta discusión, y aunque el Subsecretario de Medio Ambiente se referirá a los aspectos técnicos del proyecto específico, se manifiesta a favor de la aprobación en general, reiterando la disposición para participar en la discusión que se abra al respecto.

A continuación, el **Ministro Subrogante del Medio Ambiente, señor Maximiliano Proaño**, manifestó que, desde el Ministerio del Medio Ambiente y en conjunto con el Ministerio de Bienes Nacionales, se ha expresado preocupación por diversas situaciones que han tenido lugar, siendo la reciente problemática en la playa de Ritoque la que ha recibido mayor cobertura mediática y generado considerable indignación. Sin embargo, tal como señaló la Ministra Sandoval, esta situación es generalizada. En la misma zona, días previos al incidente en Ritoque, se registraron casos similares relacionados con el ingreso de vehículos motorizados a las playas.

Enfatizó que es especialmente relevante avanzar en la regulación que prohíba el ingreso de vehículos motorizados en playas, dunas y humedales costeros, debido al impacto negativo que esto tiene sobre la flora y fauna, en particular sobre las aves. Estos espacios son vitales para la nidificación y el hábitat de numerosas especies, y la afectación es considerable, aunque a menudo invisible, ya que los huevos y los polluelos pueden encontrarse bajo la superficie. Esto lleva a la percepción errónea de que, si no son visibles, no existen, cuando en realidad su protección es fundamental.

El Ministro consideró que el proyecto de ley es muy pertinente y valoró positivamente el trabajo realizado en su tramitación legislativa. Aunque actualmente existe una regulación general emitida por el Ministerio de Defensa que prohíbe el ingreso de vehículos motorizados, esta es limitada y no se aplica de manera efectiva en todos los casos. En particular, el proyecto de ley amplía la regulación a las playas, dunas costeras y humedales, lo cual es de suma importancia. También se ha avanzado en el establecimiento de definiciones claras para términos como "duna costera" y "humedal costero" durante el proceso legislativo.

Por otro lado, destacó la necesidad de establecer excepciones en la aplicabilidad de la ley, permitiendo ciertas actividades relacionadas con vehículos que realizan fiscalización y otras funciones necesarias. Asimismo, se amplía el ámbito de fiscalización, otorgando facultades no solo a la autoridad marítima, sino también a Carabineros de Chile y a las municipalidades.

Adicionalmente, mencionó una propuesta del equipo de la Senadora Allende, que contempla la posibilidad de instaurar una acción popular para facilitar la denuncia de infracciones de manera general. En cuanto a las infracciones y multas, se prevé un aumento en el monto de las sanciones, lo cual ha sido objeto de discusión por parte del equipo técnico. También se contempla la implementación de sanciones en casos de reincidencia, que incluirían consecuencias para la renovación de licencias y la suspensión de estas en caso de reiteración de infracciones.

Consideró que este proyecto de ley genera un amplio consenso y solicitó la oportunidad de que su asesora, Rocío Fondón, expusiera sobre el trabajo desarrollado por la mesa técnica. Esta mesa ha estado formulando indicaciones que se espera sean ingresadas prontamente, habiendo mantenido una interacción significativa con distintos ministerios, incluido el de Bienes Nacionales. Se mostró dispuesto a llevar a cabo un trabajo intensivo en relación con estas indicaciones, con el fin de avanzar en un proyecto de ley que es esencial para el país.

Seguidamente, la **asesora legislativa del Ministerio del Medio Ambiente, señora Rocío Fondón**, dio cuenta de que hace algunas semanas la Comisión, a través de su Presidente, convocó y mandató a los asesores de los Senadores y del Ejecutivo para conformar una mesa de trabajo destinada a tratar varias iniciativas legislativas, entre ellas el proyecto de ley en estudio. Se llevó a cabo una primera reunión en la que se identificaron los temas más sensibles de cada uno de los proyectos, lo que permitió definir cómo avanzar en esta amplia agenda que requiere experticia técnica y consultas a organismos pertinentes. Se acordó trabajar en paralelo entre el proyecto de ley sobre vehículos en playa y el de residuos peligrosos. Desde entonces, se han realizado tres o cuatro reuniones en las que se han dividido las sesiones, abordando ambos proyectos.

Destacó que se han discutido definiciones, la estructura del proyecto de ley y aspectos relacionados con las multas. Actualmente, se encuentra en proceso de cerrar la propuesta, la cual estará a disposición de todos los asesores de los Senadores que son miembros de la Comisión. Una vez finalizada, se presentará para su explicación y posterior ingreso como indicaciones. Señaló que se ha trabajado con el objetivo de generar el mayor consenso posible, incorporando la mayoría de las propuestas recibidas de los asesores, y se está en la fase final de consolidación del texto.

El **Honorable Senador señor Chahuán** enfatizó la importancia del proyecto, señalando que es fácil de despachar en comparación con otros más complejos que se están tratando en la Comisión. Resaltó la urgencia de abordar esta cuestión, citando situaciones observadas en Viña del Mar y en distintas áreas protegidas de la región de Valparaíso.

Finalmente, sugirió que se acordara solicitar en la Sala la posibilidad de discutir el proyecto en general y en particular, fijando un plazo para las indicaciones dentro de la misma Comisión, con el objetivo de despachar el proyecto de manera rápida. Esta alternativa busca optimizar la agenda legislativa y atender un tema que considera relevante y de fácil resolución.

Por su parte, la **Honorable Senadora señora Allende**, expresó su acuerdo con la necesidad de avanzar en el proyecto, destacando que hay un consenso general sobre los objetivos que se buscan cubrir, los cuales han generado un notable impacto mediático, aunque se trata de una problemática recurrente en las dunas y otras áreas. Subrayó la importancia de precisar las definiciones relacionadas con humedales costeros y dunas, y sugirió que se podría votar el proyecto en general, otorgando un tiempo adicional para evitar una aceleración en el proceso.

Destacó su interés en la posibilidad de incorporar iniciativas populares, considerando que las denuncias de los ciudadanos son valiosas y convenientes. Apreció la colaboración con el Ministerio de Bienes Nacionales, enfatizando la necesidad de coordinación entre ambos ministerios, dado que el proyecto afecta directamente a los territorios en la zona costera.

Asimismo, señaló la relevancia de mejorar ciertas definiciones, especialmente en el contexto de las concesiones marítimas, lo que refleja la necesidad de una visión más integral de la zona costera, más allá del simple concepto de borde costero.

En conclusión, manifestó su disposición para votar el proyecto en general y proponer un plazo para las indicaciones, indicando que las diferencias que podrían surgir son mínimas y que se podrían resolver con algunas precisiones en las definiciones. Con esto, se lograría avanzar en la tramitación del proyecto.

El **Honorable Senador señor Prohens** manifestó su acuerdo en votar el proyecto en general, señalando que las realidades y problemáticas presentadas en su región son distintas. Explicó que, hace años, su región tomó la decisión de alejar el camino costero de la orilla de la playa para fomentar el desarrollo turístico e inmobiliario, estableciendo esta medida desde Caldera hasta Huasco.

Destacó que, actualmente, la playa queda alejada del camino, lo que hace necesario determinar con claridad las zonas que requieren protección,

especialmente en relación con la fauna, como aves e insectos que dependen del ecosistema marino. Sin embargo, advirtió que un enfoque excesivamente amplio podría complicar la situación.

Enfatizó la importancia de analizar las particularidades de la zona norte, que presenta realidades diferentes a aquellas de regiones en que la zona costera es más cercana a los centros urbanos. Por lo tanto, reiteró su apoyo para votar el proyecto en general.

La **Honorable Senadora, señora Allende** aportó un argumento adicional en favor de votar el proyecto en general, señalando que esto está relacionado con otras legislaciones en curso, como el tema de las concesiones marítimas, que también aborda aspectos de protección. Además, mencionó que en la [ley Marco de Cambio Climático](#) se incluyó la participación ciudadana a través de iniciativas populares. Por otro lado, en la [ley Marco de Biodiversidad y Áreas Protegidas](#), aunque se establece una protección, esta es limitada a las áreas protegidas.

Así, subrayó la importancia de revisar las interacciones entre estas legislaciones para evitar superposiciones y asegurar que el nuevo proyecto tenga coherencia con las normativas ya aprobadas y con aquellas que se están tramitando. Por lo tanto, manifestó su disposición a votar el proyecto en general en esta sesión y posteriormente analizar las indicaciones pertinentes.

#### **B.- Votación en general.**

**--Puesto en votación el proyecto de ley, en general, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes, Honorables Senadores señora Allende, y señores Chahuán y Prohens. 3x0.**

---

#### **TEXTO DEL PROYECTO**

A continuación, se transcribe literalmente el texto del proyecto de ley despachado por la Cámara de Diputados, y que la Comisión de Medio Ambiente, Cambio Climático y Bienes Nacionales propone aprobar en general:

---

#### **PROYECTO DE LEY:**

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

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

Se exceptúa de esta prohibición a los vehículos de emergencia, seguridad, fiscalización, vigilancia, mantención y aseo, fiscales o de otras entidades públicas o privadas que efectúen funciones públicas.

Para los efectos de esta ley se entenderá por duna costera a los depósitos sedimentarios constituidos por montículos de arena, tengan o no vegetación, que se alimentan de la arena transportada por la acción del mar, del viento marino o por otras causas.

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

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

Artículo 3.- Fiscalización. La fiscalización del cumplimiento de lo dispuesto en esta ley corresponderá a la autoridad marítima, a Carabineros de Chile y a las municipalidades, según sus respectivas competencias.

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

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

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

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

- - -

### **ACORDADO**

Acordado en sesiones celebradas el día 08 de julio de 2024, con asistencia de los Honorables Senadores señor Sergio Gahona (Presidente), señora Isabel Allende y señores Francisco Chahuán, Ricardo Lagos y Rafael Prohens; de 30 de julio 2024, con asistencia de los Honorables Senadores señora Isabel Allende y señores Ricardo Lagos y Rafael Prohens (Presidente Accidental); y 29 de octubre de 2024, con asistencia de los Honorables Senadores señora Isabel Allende y señores Francisco Chahuán y Rafael Prohens (Presidente Accidental).

Sala de la Comisión, a 29 de octubre de 2024.

**Magdalena Palumbo Ossa**  
**Abogada Secretaria de la Comisión**

## RESUMEN EJECUTIVO

**INFORME DE LA COMISIÓN DE MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMÁTICO Y BIENES NACIONALES, RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY, EN SEGUNDO TRÁMITE CONSTITUCIONAL, QUE PROHÍBE EL INGRESO Y TRÁNSITO DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS EN LAS ARENAS DE PLAYA, TERRENOS DE PLAYA Y DUNAS COSTERAS DE TODO EL TERRITORIO NACIONAL. BOLETÍN Nº15.666-12.**

---

- I. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN:** El proyecto de ley tiene por objeto prohibir el ingreso de vehículos motorizados que indica en las arenas de playa, terrenos de playa y dunas costeras del borde costero y de todo el territorio nacional, con el fin de proteger la biodiversidad de flora y fauna; establecer sanciones frente al incumplimiento, y exceptuar de su ámbito de aplicación a los vehículos motorizados que realizan labores de mantención o aseo, fiscalización, socorro, vigilancia y seguridad, y otras actividades debidamente autorizadas.
- II. ACUERDOS:** aprobado en general por unanimidad de los presentes (3x0)
- III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN:** consta de 7 artículos permanentes.
- IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** Los artículos 4° y 6°, tienen el carácter de norma de ley orgánica constitucional, en virtud de lo dispuesto en el artículo 77 de la Constitución Política de la República, en cuanto otorga competencia específica a un tribunal de justicia, en relación con el artículo 66, inciso segundo, de la misma Carta Fundamental.
- V. URGENCIA:** “suma”.
- VI. ORIGEN E INICIATIVA:** Cámara de Diputados y Diputadas. Moción de las Honorables Diputadas señoras Daniella Cicardini Milla, Sara Concha Smith, Camila Musante Müller y Marisela Santibáñez Novoa y de los Honorables Diputados señores Félix González Gatica, Daniel Melo Contreras, Hugo Rey Martínez y Juan Santana Castillo.
- VII TRÁMITE CONSTITUCIONAL:** segundo.
- VIII. APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS:** aprobación en general (126x03x9 abstenciones); aprobación en particular, artículos 1° y 2° (96x13x11 abstenciones).

- IX. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO:** 02 de abril de 2024.
- X. TRÁMITE REGLAMENTARIO:** primer informe, en general.
- XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA:**
- Artículo 19 N° 8 de la Constitución Políticas de la República.
  - Ley N° 18.287 Establece procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.
  - Decreto N° 1340 bis Reglamento General de Orden, Seguridad y Disciplina en las Naves y Litoral de la República

Valparaíso, a 04 de noviembre de 2024.

**Magdalena Palumbo Ossa**  
**Abogada Secretaria de la Comisión**



---

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N° 19.799

Para verificar la integridad y autenticidad de este documento ingrese el código de verificación: 7275-68a5de en:

<https://firma.senado.cl/verificador/docinfo>