

**SESIÓN 190ª, ORDINARIA, DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA,  
CORRESPONDIENTE AL PERÍODO LEGISLATIVO 2022-2026, CELEBRADA  
EL MIÉRCOLES 12 DE MARZO DE 2025. SE ABRE A LAS 17.07 HORAS.**

**SUMARIO.**

La comisión se reunió con el objeto de tratar la votación en particular del proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que dispone la exigencia de exhibir un documento de identidad y la adopción de otras medidas de seguridad en el transporte terrestre interregional de pasajeros". Boletín N°16703-25(S), con urgencia calificada de suma. Asimismo, iniciar el debate del proyecto de ley, en segundo trámite constitucional, que modifica el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, para obligar a las concesionarias de obras públicas viales a adoptar medidas de seguridad". Boletín N°15073-07(S) (refundido con boletín 15253-09), con urgencia calificada de suma. También iniciar el segundo trámite reglamentario, y primero constitucional, de los proyectos refundidos, originados en moción, contenidos en los Boletines N°17111-07 y 17125-25, relativos a la obligación de acreditar el origen lícito de dineros destinados al pago de cauciones y honorarios de abogados, en los casos que se indican. Finalmente, iniciar el estudio en general del proyecto, originado en moción de la diputada señora Naveillán y de los diputados señores Araya, don Jaime; De la Carrera; Kaiser; Longton y Schalper, que "Dispone la inscripción provisoria de vehículos motorizados importados al país, así como la cancelación de su inscripción definitiva y placa patente única en caso de pérdida total". Boletín N°17387-25

**I.- PRESIDENCIA**

Presidió la sesión, la diputada **Gloria Naveillán Arriagada**, la presidenta titular, actuó como abogado secretario la Comisión, el señor **Mario Rebolledo Coddou**, como Abogado Ayudante, el señor **Hugo Balladares Gajardo** y como secretaria, la señora **Claudia Mora**.

## **II. ASISTENCIA.**

Asistieron los integrantes de la comisión las diputadas Lorena Frías, Maite Orsini, Gloria Naveillán y Alejandra Placencia y de los diputados Jorge Alessandri, Cristian Araya, Jaime Araya, José Miguel Castro, Henry Leal, Raúl Leiva, Diego Schalper y Andrés Longton. Asistió el diputado Rubén Oyarzo en reemplazo de Andrés Jouannet.

Concurrieron en representación del ministro del Interior y Seguridad Pública, el asesor Tomás Humúd Respaldiza, junto al señor Claudio Rodríguez Romo. Asimismo; estuvo presente el Director de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez.

## **III. CUENTA.**

1.- Oficio de S. E. el Presidente de la República, mediante el cual hace presente la urgencia "Suma", para el despacho del proyecto que "Modifica el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, para obligar a las concesionarias de obras públicas viales a adoptar medidas de seguridad". BOLETÍN N° 15073-07(S) (refundido con boletín 15253-09). (2764-373).

2.- Oficio de S. E. el Presidente de la República, mediante el cual hace presente la urgencia "Suma", para el despacho del proyecto que "Dispone la exigencia de exhibir un documento de identidad y la adopción de otras medidas de seguridad en el transporte terrestre interregional de pasajeros". BOLETÍN N° 16703-25(S). (2764-373).

3.- Oficio de S. E. el Presidente de la República, mediante el cual hace presente la urgencia "Simple", para el despacho del proyecto que "Proyecto de ley que propicia la especialización preferente de las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública mediante modificaciones a las leyes orgánicas que indica y a la normativa procesal penal.". BOLETÍN N° 12699-07(S). (2765-373).

4.- Oficio N°6215 del ministro del Interior y Seguridad Pública, excusando su asistencia a la sesión de hoy, debido al cumplimiento de compromisos previamente agendados. Informa que, en su reemplazo, debido la relevancia de las iniciativas que se tramitan en el seno de la comisión, asistirán el asesor Sr. Tomás Humúd Respaldiza, junto a al Sr. Claudio Rodríguez Romo; y el Director de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, Sr. Juan Manuel Sánchez.

5.- Reemplazo, el diputado Rubén Darío Oyarzo Figueroa reemplazará al diputado Andrés Jouannet Valderrama durante la sesión de hoy.

6.- Pareo, han acordado pareo los diputados Diego Schalper con la Diputada Lorena Fries

## **IV. ACUERDOS.**

No se adoptaron acuerdos

## **V. ORDEN DEL DÍA.**

**La señora Gloria Naveillan, sometió a tramitación la obligación de exhibir documento de identidad y otras medidas de seguridad en el transporte terrestre interregional de pasajeros. Boletín N° 16703-25.**

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, indicó que la sesión tenía por objeto continuar la votación en particular del proyecto de ley que dispone la exigencia de exhibir un documento de identidad y la adopción de otras medidas de seguridad en el transporte terrestre interregional de pasajeros, con urgencia calificada de suma, boletín N° 16703-25.

Previo a iniciar la votación, pidió al señor Secretario que diera lectura a la indicación enviada por el Ejecutivo.

El señor **Mario Rebolledo**, Secretario, leyó una indicación del Ejecutivo que tiene por finalidad reemplazar los incisos primero, segundo y tercero del artículo 1° por los siguientes: “Artículo 1°.- En la venta de pasajes o boletos, las empresas de servicios interurbanos de transporte público de pasajeros deberán confeccionar una nómina con la identidad de todas las personas que transportan, la que deberá incluir su nombre completo, número o rol de identificación, nacionalidad, el itinerario del servicio y otros requerimientos que disponga el decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito.

Para la confección de la nómina de pasajeros dispuesta en el inciso precedente, las empresas deberán exigir la exhibición de un documento de identidad de la persona antes de abordar el bus.

La identidad de todo pasajero que se incorpore a bordo en algún punto intermedio entre la ciudad de inicio y la de destino del servicio deberá ser verificada de conformidad con el inciso anterior e incluida en la nómina.”.

La diputada **Gloria Naveillan**, Presidenta, luego de terminada la lectura, otorgó la palabra a alguno de los representantes del Ejecutivo para referirse a la indicación recién leída.

El señor Claudio Rodríguez, asesor legislativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, señaló que el fin de la indicación es que las empresas de transporte interurbano no creen, implementen, mantengan ni administren un registro de pasajeros, sino que confeccionen una nómina.

A continuación, agregó que esta indicación, además de concordar con la ley N° 21.610, que modificó el Código Aeronáutico para hacer exigible el listado de pasajeros en el transporte aéreo nacional, evitaría que la industria del transporte se vea obligada a crear un solo registro de pasajeros, ya que, en su lugar, habría nóminas, lo que representaría la existencia de una obligación de menor intensidad y permitiría que el proyecto, luego de sancionado como ley de la República, fuera ejecutable con mayor prontitud.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, otorgó la palabra a los integrantes de la Comisión para que se refieran a la indicación en discusión.

El diputado Andrés Longton preguntó por él o los métodos que las empresas de transporte utilizarán para comprobar la validez del documento de identidad exhibido por los pasajeros y por la aplicación de la obligación en comento, en el sentido de si todas o solo algunas empresas de transporte estarán obligadas a exigir a sus pasajeros la exhibición de un documento de identidad.

El diputado Jorge Alessandri consultó a los representantes del Ejecutivo por la

diferencia entre “nómina” y “listado”, ya que, según los dichos del señor Rodríguez, la confección de una nómina representaría una obligación de menor intensidad.

Enseguida, debido al supuesto de que la nómina de pasajeros no será confeccionada a mano, preguntó si los buses de las empresas de transporte interurbano, especialmente en provincias, que recogen pasajeros en el camino, contarán con elementos tecnológicos para cumplir con la obligación impuesta.

Al respecto, hizo referencia al asesinato de un matrimonio en la comuna de Graneros, e indicó que, a propósito de aquel hecho, Carabineros habría tardado una hora en encontrar el lugar del suceso debido a la falta de señalización en las calles de las parcelas. En este contexto, preguntó cómo era posible que el número 133 no tuviera georreferenciación de las llamadas, ya que, si la tuviera, el sitio del incidente habría sido localizado con mayor rapidez.

Asimismo, expresó su preocupación por aquellos extranjeros que no cuenten con cédula de identidad y por cómo se identificará a los inmigrantes ilegales. Sobre el punto, señaló que le gustaría que este sistema ayudara a identificar a personas indocumentadas o extranjeros ilegales, para integrarlos en una base de datos de personas que usan el transporte urbano.

Por último, expresó que el proyecto es una buena idea y que solo resta mejorar su redacción, ya que, si esta se perfeccionara, la iniciativa podría contribuir a encontrar delincuentes y desincentivar que estos, sean chilenos o extranjeros, utilicen buses interurbanos.

El diputado Diego Schalper preguntó si la definición de empresa de servicio interurbano de transporte público consta en algún texto legal o si está incluida en una normativa secundaria. Reconoció desconocer la respuesta.

Luego, se sumó a los planteamientos del diputado Alessandri, y señaló que no sabía cómo redactar esta obligación ni si debería incluirse en una ley o en otro cuerpo normativo. Destacó, sin embargo, que, a partir de este momento, toda identificación relacionada con este tipo de servicios fuera interoperable, debiendo existir nóminas oficiales a nivel nacional; de lo contrario, cada empresa tendrá su propio listado, lo cual será ineficiente.

Dicho aquello, propuso que el sistema de identificación de pasajeros funcione mediante una aplicación en los teléfonos móviles, y que el registro no sea gestionado por las empresas, sino por la Subsecretaría de Transportes, para que no se centralice la información. Argumentó que si los sistemas de las empresas no cuentan con el registro de prófugos actualizado, difícilmente se logrará la detención de alguien.

Finalmente, preguntó sobre cómo mejorar la redacción de la norma para que se logre un sistema centralizado.

El diputado Jorge Alessandri comparó los sistemas de identificación de las líneas aéreas con el del proyecto, destacando que el de los buses debería permitir la digitalización de la individualización de las personas antes de subirse a un bus, no después, ya que, de lo contrario, el presunto autor de un delito podría escapar o esconderse de la justicia. Por este motivo, propuso que el sistema de transporte interurbano esté acompañado de una aplicación y de tecnología, como la inteligencia artificial.

Por último, indicó que el rol del Congreso es fijar un estándar con el que puedan cumplir tanto las pequeñas como las grandes empresas, que incluya el uso de la tecnología, para que la información resultante esté a disposición del Ministerio Público y de las policías en tiempo real, ya que no sería útil saber dos semanas después si un asesino viajó en un bus.

La señora Gloria Naveillan, Presidenta, tras expresar que estaba de acuerdo con lo dicho en las últimas intervenciones, consultó si el pasaporte podía reemplazar la cédula de identidad, en caso de que no se contara con ella.

Luego, preguntó a quién se le informará y hará seguimiento si un pasajero sube sin cédula de identidad o con cédula de identidad falsa, porque no hay que olvidar

que se está legislando para combatir el crimen organizado y disminuir la tasa de delincuencia.

Por último, la Presidenta preguntó la opinión de Juan Manuel Sánchez, director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, sobre la interoperabilidad del sistema.

El diputado Henry Leal consultó si la indicación se refería a un registro manual, porque, en su opinión, del texto se deducía que, antes del abordaje, se debía verificar la identidad y luego se incorporaba la información a la nómina.

El señor Juan Manuel Sánchez, director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, tras saludar a la Presidenta y a los parlamentarios presentes, dijo que, en un principio, había entendido que la convocatoria tenía relación con el proyecto de ley que obliga a las concesionarias de obras públicas viales a adoptar medidas de seguridad.

Sin embargo, respecto de la pregunta sobre interoperabilidad, anunció que, en lo que compete a autopistas y carreteras, el proyecto contemplaba una coordinación en línea y permanente entre distintas bases de datos.

Además, informó que se estaba recopilando una gran cantidad de información en las autopistas; que se encontraba en funcionamiento, como programa piloto, el Sistema Integrado de Teleprotección con Inteligencia Artificial (Sitia), y que se esperaba, en el corto plazo, extenderlo a toda la red vial concesionada, que cuenta con dispositivos de detección de patentes asociados al cobro del TAG.

El director general de Concesiones ofreció profundizar el particular, terminada la discusión en curso.

La señora Gloria Naveillan, Presidenta, planteó a Claudio Rodríguez, asesor del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, que el primer inciso del artículo 1 del proyecto original contemplaba la administración de un recurso interoperable en tiempo real para los pasajeros en tránsito y, desde su perspectiva, esta opción resultaba más rigurosa y eficiente que la simple elaboración de un listado manual.

La diputada Maite Orsini dijo que la indicación del Ejecutivo no abordaba el objetivo central del proyecto original, a saber, la implementación de un sistema de detección en tiempo real de personas buscadas por delitos, porque proponía un registro manual similar al utilizado en la compra de pasajes de transporte.

Por tanto, dijo que los fiscales y policías deberán solicitar formalmente a las empresas de transporte información sobre personas buscadas, lo que generará un proceso reactivo y menos eficiente, ya que dependía de la iniciativa de las autoridades.

Además, objetó la ausencia de un mecanismo automático que notifique de inmediato a las instituciones correspondientes la activación de una alerta en un medio de transporte, porque, si una persona buscada no era identificada de inmediato, podía trasladarse a otra ciudad, dificultando cualquier acción efectiva.

Para finalizar, consultó la opinión del Ejecutivo al respecto y le solicitó explicar cómo su propuesta garantizaba una respuesta rápida, en situaciones que lo ameritan.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, agregó que, en la actualidad, era posible comprar un pasaje por internet utilizando una cédula de identidad diferente a la de quien iba a abordar el bus, lo que generaba discrepancia entre el comprador y el usuario.

Asimismo, señaló que la propuesta debía ser funcional y no limitarse a una lista manual, ya que, por ejemplo, si la caligrafía del auxiliar del bus era ilegible, el sistema se tornaba ineficiente.

El señor Claudio Rodríguez, asesor del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, planteó que el proyecto no tenía por objetivo trasladar a privados la

responsabilidad de realizar controles de identidad, sino garantizar que la persona que abordaba el bus fuera la misma que compró el pasaje.

Agregó que, en particular, la iniciativa no permitía a los tripulantes de buses interurbanos realizar controles de identidad, sino que exigía la venta de un pasaje nominativo, lo cual permitía al tripulante comparar la cédula del pasajero con el pasaje adquirido y registrar la información para fines investigativos.

Además, dijo que no se contemplaba un sistema interoperable, pues implicaba otorgar a privados el acceso a datos sensibles.

En respuesta al diputado Longton, precisó que la medida regía para viajes interurbanos, es decir, aquellos que superan los 200 kilómetros de recorrido, además de los que, a pesar de no cumplir con este requisito, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones clasifique como servicios rurales o interurbanos.

Asimismo, dijo que la indicación disponía que la medida procediera respecto de todo pasajero que se incorporara durante el recorrido.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, dijo que tenía más dudas, a partir de lo dicho por Claudio Rodríguez.

El diputado Diego Schalper observó que se trataba de una indicación sustitutiva y, en consecuencia, la versión original establecía el sentido y alcance del proyecto. En ese contexto, hizo presente que el inciso primero del proyecto original se refería a un registro interoperable y, por tanto, era un error sostener que la interoperabilidad no era parte del espíritu de la norma.

Asimismo, calificó de excusa el argumento de que las empresas privadas no pueden manejar datos sensibles, porque la interceptación telefónica se realiza por medio de compañías privadas.

Finalmente, dijo que no se debía optar por parches menores, así que propuso que la estrategia de seguridad se adapte de manera correcta para evitar que los delincuentes se muevan impunemente en el transporte público.

El diputado Raúl Leiva respaldó la postura del diputado Diego Schalper, en el sentido de que el proyecto de ley, aunque parece simple, puede convertirse en un instrumento clave para la prevención del delito.

También señaló que, en ocasiones, no se consideraba que la ley N° 19.880, sobre actos administrativos del Estado, establece que se debe cumplir con el principio de interoperabilidad, como tampoco que la ley N° 21.659, sobre Seguridad Privada, consagra la obligación de los privados de colaborar con las instituciones encargadas de la protección y persecución criminal.

A juicio del parlamentario, el concepto de seguridad debe ser integrado en todas las áreas de la sociedad, más allá de que el proyecto sea del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

En cuanto a la aplicación de la futura norma, el diputado consideró, al margen de las posibles restricciones derivadas de ley de protección de datos personales, positivo que el proyecto permita el acceso, en tiempo real, a una base de datos con información relevante para investigaciones criminales.

Si bien dejó en claro que nadie puede ser detenido arbitrariamente, calificó de lógico que las policías y el Ministerio Público accedan a información sobre una persona que tiene una orden de detención pendiente. Agregó que, aunque la administración del registro esté en manos de privados, el acceso debe estar regulado y limitado a sujetos de interés investigativo.

En ese contexto, el parlamentario recordó que conversó sobre lo anterior con el diputado Jorge Alessandri, a propósito de la necesidad de acceder a las nóminas en línea de personas hospedadas en hoteles y moteles y a las listas de la Comisión para el Mercado Financiero, porque no solo facilita la persecución penal, sino también permite contar con pruebas judiciales.

Además, hizo presente que, en muchos casos de delitos complejos, las tarjetas bip han sido fundamentales para imponer condenas.

El señor Leiva planteó que el sistema interurbano no está debidamente

integrado y que implementar la interoperabilidad en ese ámbito permitirá conocer, en tiempo real, los traslados de individuos con órdenes de captura, lo cual facilita la persecución.

Antes de concluir su intervención, el diputado reiteró la necesidad incorporar la seguridad en todas las áreas del Estado, sin vulnerar derechos individuales.

El diputado Andrés Longton solicitó que se postergara la votación del proyecto, con lo cual concordó la Presidenta, porque la indicación del Ejecutivo, a pesar de las buenas intenciones, no cumplía con lo esperado.

En ese sentido, dijo no había duda en que la propuesta del Senado iba más allá de lo propuesto por el Ejecutivo, pues incluía la interoperabilidad, que es clave para el correcto funcionamiento del sistema.

Además, indicó que la nómina a la que alude la indicación parece que es manual y no requiere de ningún tipo de tecnología. Por lo tanto, observó que la implementación de un sistema interoperable implicará costos para las empresas de transporte que podrían no estar dispuestas a asumir.

Por otra parte, planteó que la fiscalización también puede significar un problema, pues las secretarías regionales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tienen pocos fiscalizadores.

Según el legislador, si el proyecto sigue adelante sin cambios sustanciales, las nóminas no estarán disponibles cuando el Ministerio Público las requiera y los transportistas podrían ser sancionados injustamente, dada la dificultad que implica mantener un registro actualizado.

Por las razones que expuso, concluyó que es necesario reformular el proyecto para que realmente cumpla su propósito.

El diputado Jorge Alessandri dijo que, independientemente de si se procedía a la votación, considera que el proyecto era útil e importante.

También señaló que, en su opinión, algunas partes del proyecto despachado por el Senado eran adecuadas, mientras que, en otros aspectos, eran preferibles las indicaciones del Ejecutivo.

En cuanto al artículo 1, planteó que se inclinaba por la versión del Senado, pues contenía el concepto de interoperabilidad y la expresión “en tiempo real”, los cuales eliminaba la indicación del Ejecutivo, a pesar de ser claves.

Por el contrario, consideró que la indicación al artículo 2 del Ejecutivo era un aporte, ya que permitía que las Fuerzas de Orden y Seguridad Pública, los inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la autoridad sanitaria accedieran a la nómina de pasajeros.

Asimismo, manifestó su inconformidad con la indicación del Ejecutivo al artículo 3, porque reducía el tiempo de almacenamiento de la información de un año a 180 días, a pesar de que no representaba un costo elevado.

El diputado Alessandri también criticó que, mediante una indicación, el Ejecutivo pretendiera eliminar el artículo 4, el cual exige a las compañías de transporte que cuenten con equipos que registren audiovisualmente a los pasajeros al subir y bajar del vehículo. Explicó que, si el control lo realiza una persona manualmente, como propone el Ejecutivo, se retrocederá a los años 80, con los costos operativos que aquello implica, mientras que el uso de cámaras con reconocimiento facial e inteligencia artificial es una alternativa tecnológica accesible y eficiente.

También, rechazó que se quiera eliminar el artículo 5, que establece la obligación de rotular el equipaje. Consideró que la medida era fundamental para identificar rápidamente el equipaje de un delincuente.

Por otro lado, dijo que le parecía útil la indicación del Ejecutivo al artículo 6, que trata sobre las multas.

El diputado Jorge Alessandri señaló que se inclina en un 70 por ciento por el proyecto del Senado y que solo el 30 por ciento de las indicaciones del Ejecutivo le parecen acertadas.

Finalmente, llamó al Ejecutivo a considerar que legislación en trámite estará

vigente al menos treinta años y, por ende, los estándares tecnológicos definidos en la ley deben ser adecuados en el futuro.

El diputado Cristián Araya manifestó su preocupación por situaciones prácticas que se podrían producir, como que alguien se niegue a proporcionar su identidad. Preguntó a esa persona se le negará el acceso al bus, a lo cual se le respondió que no podría abordar el vehículo.

Enseguida, expresó la necesidad de excluir a la autoridad sanitaria del sistema de control que se propone, porque, en su opinión, esta iniciativa tiene por finalidad perseguir delincuentes, es un proyecto vinculado con materias de seguridad. Agregó que pedía en particular la exclusión de la autoridad sanitaria para que no se produzcan excesos como los que ocurrieron durante la pandemia de coronavirus. Añadió que era un sinsentido que tantas instituciones tuvieran acceso a esta información.

Luego, discrepó de la postura del diputado Alessandri respecto del artículo 4°, que regula la grabación y el almacenamiento de registros, en cuanto a la viabilidad económica de la medida. Comentó que instalar una cámara en un local comercial podría costar aproximadamente 25.000 pesos, pero conservar imágenes durante un año requiere una inversión importante. Además, consideró los altos costos asociados con la grabación continua, ya que esta no solo se activaría al momento de subir al transporte, sino que se extendería durante todo el trayecto, contemplando las diferentes paradas y descensos de pasajeros. Por último, indicó que la mayoría de las cámaras de seguridad, incluso en municipios, guarda registros por un período de siete a 28 días como máximo.

Finalmente, destacó la necesidad de precisar quiénes podrían revisar la información almacenada. Afirmó que la Policía de Investigaciones, Carabineros y la fiscalía resultaban justificados, aunque en este último caso debía aclararse si requeriría una orden judicial o podría actuar de oficio. Sin embargo, criticó la inclusión de inspectores fiscales del Ministerio de Transportes, de la autoridad sanitaria y de otros funcionarios, preguntándose si el objetivo era perseguir delincuentes o controlar indiscriminadamente a la ciudadanía. En su opinión, el acceso a estos registros debía limitarse a las fuerzas policiales y no quedar disponible para cualquier funcionario, ya que consideraba esto un exceso.

El diputado Raúl Leiva expresó su acuerdo con lo planteado, pero quiso precisar el concepto de servicio interurbano. Explicó que, si bien el decreto supremo N° 212 establece una definición, esta es demasiado amplia e incluye diversas variables; por ejemplo, en su artículo 6°, letra c), lo reconoce como aquel que recorre más de 200 kilómetros, pero, en la práctica, también incluye rutas hacia el litoral central. También señaló que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podía determinar qué servicios son considerados interurbanos, como en el caso del trayecto de 35 kilómetros entre Talagante y Santiago, que actualmente se califica en esta categoría.

Ante esto, propuso que el concepto se delimitara mejor, sugiriendo hablar de transporte interregional o que se establecieran criterios más precisos, ya que la regulación actual es más amplia que el objetivo buscado con la norma en discusión.

La diputada Alejandra Placencia valoró la oportunidad de recibir exposiciones sobre las indicaciones, ya que estas enriquecían el debate. En ese sentido, destacó la importancia de recoger ciertos planteamientos y propuso establecer un mecanismo claro para organizar y estructurar el trabajo de manera efectiva, con el fin de lograr una propuesta consensuada con el Ejecutivo. Por último, enfatizó que, si bien varias ideas se habían planteado durante la sesión, sería conveniente contar con un proceso más ordenado para su discusión y análisis.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, planteó dos puntos.

Primero, propuso establecer una mesa de trabajo con los asesores legislativos, como se había hecho en otros proyectos de ley, pero enfatizó que debía tener un



plazo fijo para su funcionamiento y no depender de la disponibilidad individual de sus integrantes, ya que el proyecto tenía suma urgencia y debía avanzar con celeridad.

En segundo lugar, consultó al señor Sánchez sobre la existencia de una presentación específica relacionada con el tema en discusión, recibiendo una respuesta negativa.

Finalmente, dio la palabra al señor Claudio Rodríguez, quien pidió expresar su opinión.

El señor Claudio Rodríguez dijo que el Ejecutivo asumía el desafío de dar mayor intensidad a la discusión de la iniciativa.

Añadió que recogían las apreciaciones de los diputados Araya, Orsini, Placencia, Alessandri y Leiva, por lo cual propuso redefinir el proyecto en términos similares a los abordados en el Senado, considerando pertinente integrar también las observaciones del informe de la Corte Suprema.

Para terminar, explicó que el Ejecutivo no estaba en contra de rotular el equipaje con información sobre el pasajero, pero este tema lo abordaba otro proyecto de ley ya en segundo trámite constitucional en la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones del Senado. Sin embargo, aseguró que ambos proyectos estaban siendo tramitados de manera paralela para garantizar coherencia normativa.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, manifestó su acuerdo con el señor Rodríguez en cuanto a la necesidad de armonizar la regulación del equipaje tanto en el proyecto discutido por la Comisión como en el que se tramitaba en el Senado. Según su opinión, debía quedar explícita la obligación de rotular el equipaje con el nombre y RUT del pasajero, además del destino del viaje.

Anunció luego que el proyecto volvería a la tabla el miércoles siguiente y solicitó a los asesores que trabajaran en una propuesta concreta para esa fecha.

Por último, destacó el análisis detallado que realizó el diputado Alessandri, sugiriendo que se consideraran sus observaciones.

El diputado Raúl Leiva cuestionó si una semana era plazo adecuado para el trabajo de la mesa asesora.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, respondió que debía ser así porque querían avanzar con rapidez.

El diputado Raúl Leiva enfatizó que la rapidez no debía comprometer la calidad del proceso, advirtiendo que el tema podría implicar costos asociados para el Estado, como el mantenimiento de softwares y bases de datos.

También cuestionó que proyectos de la Cámara de Diputados quedaran estancados en el Senado, mientras los senatoriales recibían prioridad. Como ejemplo mencionó la propuesta sobre narcoequipaje, que, aunque formaba parte del fast track legislativo, no había sido impulsada con urgencia por el Ejecutivo debido a la existencia de una iniciativa similar en el Senado.

Respecto de la regulación del equipaje planteó que, por razones de economía procesal, debía abordarse de manera integral en un solo proyecto y no en normativas paralelas. En ese contexto, sugirió que el Ejecutivo solicitara a la senadora Ximena Órdenes que diera urgencia al proyecto en el Senado, argumentando que muchas iniciativas quedaban estancadas en esa Cámara.

Finalmente, reiteró su crítica al Ejecutivo por priorizar el ingreso de proyectos en el Senado, donde luego permanecían sin avances significativos.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, pidió al Ejecutivo que se comunicara con la senadora Órdenes para que el tema se tratara con la rapidez necesaria en el Senado, de modo que finalmente avanzara en su tramitación.

La diputada Maite Orsini advirtió que, según el proyecto original, la instalación del registro interoperable en tiempo real no sería una obligación del Estado, sino de privados, por lo cual las propias empresas de transporte estarían encargadas de crear y mantener el sistema.

Al respecto, expresó su preocupación por el bajo monto de las sanciones a quienes no cumplan con esta exigencia, ya que la multa, establecida entre 10 y 100 unidades tributarias mensuales, resultaba significativamente más baja que el costo de habilitar el software. Argumentó que esto incentivaría a las empresas a optar por pagar la multa en lugar de cumplir con la obligación, desincentivando la correcta implementación de la norma. En consecuencia, propuso aumentar las sanciones para garantizar su cumplimiento efectivo.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, coincidió con lo planteado por la diputada Maite Orsini y la felicitó por su rapidez en los cálculos matemáticos.

A continuación, tras observar que el Ejecutivo y sus asesores tomaron nota de lo expuesto, prosiguió la sesión con el segundo punto de la tabla.

\*\*\*\*\*

**A continuación, se trató la iniciativa que modifica decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas. Boletines Nos 15073-07 y 15253-09, refundidos.**

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, anunció el inicio del debate del proyecto de ley, en su segundo trámite constitucional, que modificaba el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas. Esta modificación, que reformaba el decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, correspondiente a la Ley de Concesiones de Obras Públicas, tenía como propósito obligar a las concesionarias de obras públicas viales a adoptar medidas de seguridad.

Para abordar el tema, la señora Naveillan informó que los acompañaba el director general de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Juan Manuel Sánchez, a quien le solicitó que presentara su exposición.

El señor Juan Manuel Sánchez, director general de Concesiones del MOP, saludó a los parlamentarios y parlamentarias de la Comisión y enfatizó que su organismo no tenía observaciones al proyecto de ley en debate. Explicó que, tras la discusión en el Senado y las adecuaciones realizadas en esa instancia, se incorporaron todos los elementos necesarios para que este tipo de infraestructura contribuyera a la seguridad del país.

Inició su exposición señalando que el sistema vial en Chile tenía la particularidad de estar concesionado, lo que implicaba que su financiamiento se compartía a través del cobro de peajes. Destacó que, en los últimos años, se avanzó con mayor rapidez hacia un sistema de cobro electrónico, conocido como TAG, telepeaje o free flow, el cual no solo facilitaba el pago, sino que también permitía obtener información relevante sobre los flujos vehiculares y las personas que circulaban por las rutas del país.

Explicó que este sistema operaba mediante pórticos de lectura, los cuales, a través de una antena, se comunicaban directamente con el dispositivo TAG instalado en los automóviles. De esta manera, se determinaban las pasadas de los vehículos por distintos puntos de la ruta, lo que posteriormente permitía efectuar el cobro correspondiente. Subrayó que la información recopilada también podía ser de gran utilidad en el ámbito de la persecución penal. Señaló que los datos obtenidos, como la identificación de patentes y otros registros, podían ser empleados por las policías y el Ministerio Público para apoyar investigaciones y esclarecer delitos.

El señor Sánchez añadió que, además del sistema TAG, los pórticos contaban con tecnología de reconocimiento de patentes en caso de que un vehículo circulara

sin el dispositivo o con este deshabilitado. Explicó que estos pódicos incluían lectores de patente con tecnología OCR, los cuales capturaban fotografías de los vehículos. En situaciones donde la antena no lograba leer el TAG, las concesionarias realizaban un registro manual para proceder con el cobro, información que también resultaba relevante para las policías.

Indicó que actualmente se estaba implementando el sistema en aquellas rutas del país que aún no contaban con la tecnología. Para ello, se estaban realizando modificaciones en los contratos vigentes, con el objetivo de cumplir con el mandato del proyecto de ley, el cual establecía que en un plazo de cinco años todas las rutas debían contar con este sistema. Aclaró que, aunque no recordaba con exactitud la redacción de la norma, ya existía un plan para equipar todas las rutas con esta tecnología.

Mencionó que la implementación había comenzado en las rutas más conflictivas, como Collipulli-Temuco y Collipulli-Río Bueno, y que ahora se avanzaba hacia la Ruta 160 en la Región del Biobío. Además, informó a la Presidenta de la Comisión que detallaría el estado de cada contrato.

Resaltó que los nuevos contratos, licitados durante la actual administración, ya incorporaban todas estas medidas de seguridad. Enfatizó que lo fundamental no eran solo las cifras, sino también la tecnología involucrada en los pódicos, los lectores de los dispositivos de los automóviles, las cámaras de reconocimiento y la iluminación adecuada.

Asimismo, dijo que toda la información recopilada por las concesionarias debía ser fiscalizada por el MOP para garantizar que el cobro se realizara correctamente. Además, explicó que estos datos eran supervisados directamente en las Centrales de Comunicaciones (Cenco) de Carabineros de Chile. Preciso que, en este caso, la información no era interoperable, ya que los carabineros la observaban en tiempo real. De hecho, los contratos modificados contemplaban la instalación de tecnología y la habilitación de un centro de control para Carabineros, permitiendo que los funcionarios accedieran directamente a la información sin necesidad de solicitarla.

El funcionario expresó que el proyecto de ley establecía la interoperabilidad en los casos donde la tecnología ya estuviera implementada y promovía que la información estuviera disponible en línea. Explicó que cada ruta contaba con un centro de control y que, en la mayoría de ellos, había un carabinero presente. En consecuencia, en situaciones de flagrancia, especialmente en Santiago, la disponibilidad de información en línea facilitaría la persecución de delitos en tiempo real.

Continuó su presentación refiriéndose a las características de las salas de control. Explicó que, aunque la administración de estas salas estaba a cargo de las concesionarias, se trataba de infraestructura pública al servicio del Estado de Chile y de todos los ciudadanos. Destacó que se había incrementado la capacidad tecnológica de las cámaras de vigilancia, las cuales poseían alta resolución, permitían visualizar a una distancia de tres kilómetros y contaban con visión nocturna. Como ejemplo, mostró imágenes captadas en la Costanera Norte.

Acotó que, durante la tramitación del proyecto en el Senado, se invitó a los senadores a visitar los centros de control para conocer su funcionamiento y extendió la misma propuesta a los diputados en el futuro cercano. Recalcó la importancia de esta visita, ya que en dichos centros se almacenaría la información que sería utilizada tras la aprobación del proyecto de ley.

Posteriormente, abordó las modificaciones de contratos en materia de seguridad en la Región Metropolitana. Presentó el número total de cámaras disponibles en la región y explicó que, aunque no entraría en detalles, era un dato relevante debido al alto flujo vehicular en Santiago.

Señaló que en Chile había aproximadamente seis millones de automóviles, de los cuales una gran parte se concentraba en la capital. Preciso que el 30 por ciento de estos vehículos circulaban por autopistas urbanas, que representaban solo el 3 por ciento de la vialidad estructurante de la ciudad. En este sentido, enfatizó que estas autopistas eran las vías más televigiladas de Santiago, lo que permitía hacer un uso responsable de la información para contribuir a la persecución del delito.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, interrumpió la presentación para solicitar una explicación sobre una diapositiva que mostraba el número de cámaras en autopistas concesionadas, rutas, pasarelas y pórticos. Le llamó la atención la ausencia de pórticos en las rutas 68 y 78, por lo que preguntó al director de Concesiones qué significaba esa situación.

El director Juan Manuel Sánchez respondió que en esas rutas no se habían instalado cámaras en los pórticos, pero que existían cámaras en otros puntos estratégicos. Destacó que, en total, había cerca de 2.300 cámaras distribuidas en todas las rutas concesionadas, lo que representaba una cantidad significativa de información en proceso de recopilación, específicamente en la región de La Araucanía, tramo Collipulli–Temuco. Además, informó que ya se habían implementado 30 puntos de control, siendo esta una de las primeras zonas en ser modificadas.

El invitado mencionó que, aunque hubo algunas diferencias en su ejecución, el proceso se llevó a cabo en coordinación con Carabineros, ya que la tecnología utilizada debía contar con la aprobación de esta institución.

Después, explicó que el contrato de concesión se había empleado como un mecanismo para financiar esta iniciativa, la cual no estaba contemplada originalmente en el contrato, con el objetivo de mejorar la seguridad vial en las rutas, aunque no específicamente la seguridad pública.

Finalmente, afirmó que ya se había logrado una reacción favorable, por lo que esperaban avanzar rápidamente en la cobertura de estos sistemas de monitoreo. También mencionó la existencia de 22 cámaras térmicas dentro del sistema.

El diputado Jorge Alessandri preguntó si las cámaras eran capaces de detectar patentes robadas, realizar seguimiento de vehículos en persecución o medir la alta velocidad. Además, consultó si contaban con inteligencia artificial para estos procesos.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que en la actualidad el sistema se limitaba a recopilar información y que la incorporación al Sistema Integrado de Televigilancia con Inteligencia Artificial (Sitia) era lo que añadía la inteligencia a los datos. Explicó que esta interoperabilidad permitía centralizar toda la información en una única plataforma, lo que facilitaba su uso.

Del mismo modo, aclaró que el rol de las concesionarias y rutas no era procesar directamente la información para las policías, sino simplemente entregarla, dejando en manos de las autoridades la posibilidad de aplicar software o herramientas adicionales para hacer un mejor uso de los datos recopilados.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, consultó si el sistema en la ruta de La Araucanía, que aparecía reportado como ciento por ciento ejecutado, estaba también ciento por ciento operativo en la actualidad.

El señor Juan Manuel Sánchez confirmó que el sistema estaba operativo y señaló que en Victoria se encontraba la sala de monitoreo acondicionada para recibir las imágenes de las cámaras.

Insistió en que las cámaras utilizadas para seguridad eran independientes de aquellas destinadas al cobro de peajes. Aclaró que estas imágenes eran entregadas a Carabineros para su uso en labores de seguridad, diferenciándolas del sistema de monitoreo para fines administrativos o comerciales.

El diputado Jorge Alessandri consultó si en la actualidad se estaba implementando un software que permitiera generar alertas automáticas; por ejemplo, del paso de un vehículo robado, de un auto que circule a alta velocidad, de un choque con fuego o de la exhibición de un arma desde un vehículo. Preguntó si existía algún procesamiento automatizado o si solo había operadores observando

las cámaras.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que la competencia del Ministerio de Obras Públicas no incluía la seguridad pública. Explicó que el ministerio había trabajado en dotar de herramientas tecnológicas a las entidades competentes para que ellas pudieran utilizar la información recopilada por las cámaras.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, interrumpió al señor Juan Manuel Sánchez para realizar una consulta al Ministerio del Interior, específicamente al señor Tomás Humud, debido a su nueva responsabilidad en el área.

Le preguntó si Carabineros, contando con la información provista por la autopista y con el sistema operativo en un tramo ciento por ciento ejecutado, estaba realmente utilizando inteligencia artificial u otras herramientas tecnológicas para detectar y perseguir delitos.

El señor Tomás Humud, asesor legislativo del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, respondió que se utilizaba inteligencia artificial en estos procesos, pero reconoció que no manejaba el detalle específico, ya que su rol era el de coordinador legislativo. No obstante, se comprometió a enviar la información correspondiente a la Comisión, si así lo requerían.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, solicitó que se les proporcionara el nombre y el contacto de la persona encargada de este tema, para que pudiera ser citada y entregar detalles concretos. Encargó a la Secretaría de la Comisión gestionar esta citación.

Acto seguido, le pidió al señor Juan Manuel Sánchez que continuara con su exposición.

El señor Juan Manuel Sánchez explicó que la plataforma Sitia estaba siendo utilizada y que próximamente todas las autopistas y carreteras se integrarían a ella. Señaló que era importante distinguir entre los usos principales de la información recopilada y cómo el proyecto de ley en discusión mejoraba las condiciones para su utilización.

En primer lugar, mencionó la flagrancia, es decir, la posibilidad de reaccionar ante un delito en curso. Explicó que en la mayoría de los centros de control había un carabiniere presente, lo que permitía coordinar de inmediato con patrullas y unidades de la institución para actuar en consecuencia.

En segundo lugar, destacó la relevancia de la información en la investigación de delitos. Dijo que era necesario que un fiscal enviara una solicitud formal para acceder a estos datos, lo que generaba tiempos de espera. Por lo tanto, con la nueva normativa, ese trámite se eliminaría, permitiendo que la información estuviera disponible automáticamente para quienes la requirieran en una investigación.

Dicho eso, comentó que este cambio reduciría los tiempos y facilitaría el acceso a la información, mejorando su uso en la persecución del delito.

Finalmente, a pesar de no contar con datos exactos en ese momento sobre su impacto, aseguró que se comprometería a consultar a la Fiscalía y al Ministerio Público para obtener información sobre el funcionamiento del sistema en la autopista Vespucio Norte, que ya estaba conectada a la plataforma.

El señor Mario Rebolledo, Secretario, intervino para señalar que el sistema también estaba operando en la Ruta 68 y que había sido utilizado en la captura de funcionarios de Conaf y Bomberos que habrían participado en los incendios que se originaron en febrero de 2024.

El señor Juan Manuel Sánchez confirmó que efectivamente era así, aunque reiteró que no tenía cifras exactas.

El invitado explicó que, desde la implementación del sistema de cobro

electrónico, las autopistas eran consultadas regularmente para investigaciones. Sin embargo, una de las principales dificultades había sido el uso de datos personales, que es uno de los problemas que el proyecto de ley en discusión venía a resolver.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, preguntó por cuánto tiempo se almacenaban las imágenes y los datos obtenidos por las cámaras en las autopistas.

El señor Juan Manuel Sánchez reconoció que era una muy buena pregunta, pero admitió que en ese momento no tenía la información exacta. Sin embargo, se comprometió a conseguir el dato y proporcionarlo con posterioridad.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, insistió en la importancia de conocer ese detalle, especialmente en el caso de la región que ella representaba.

Explicó que en esa zona se habían registrado muchos incidentes en carretera, los cuales lamentablemente seguían ocurriendo.

La Presidenta Naveillan reconoció que el sistema de cámaras operaba en la carretera principal, pero destacó que en los caminos secundarios no existía este tipo de monitoreo. Por lo mismo, manifestó su preocupación por la posibilidad de que los registros se almacenaran solo por 48 horas, ya que consideraba que ese plazo era insuficiente para una investigación efectiva.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que no tenía certeza sobre el tiempo exacto de almacenamiento, pero mencionó que, dado que Carabineros ahora tenía acceso directo a la información, suponía que el período era mayor a 48 horas.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, le solicitó nuevamente que consiguiera la información y la hiciera llegar a la Comisión.

El señor Mario Rebolledo, Secretario, se refirió a la importancia de la permanencia de la información almacenada, dado que los delitos no siempre ocurren de manera aislada, sino que pueden estar conectados con hechos anteriores. Además, mencionó el movimiento de los delincuentes dentro de distintas regiones, haciendo referencia específicamente a la Región de Los Ríos.

El señor Secretario manifestó que la Comisión tenía una competencia limitada en relación con este tema, ya que el proyecto en cuestión era de iniciativa exclusiva del Presidente de la República. Explicó que había intentado analizar si era posible incorporar una norma sobre el almacenamiento de la información a través de alguna indicación, pero que concluyó que no era factible.

El diputado Cristián Araya expresó que tenía dudas respecto de si el Ministerio del Interior había revisado adecuadamente el proyecto de ley. Señaló que le llamaban la atención algunos aspectos del contenido de la iniciativa; por ejemplo, limitar a un rol específico a Carabineros de Chile, considerando que su reglamento establecía siete funciones distintas.

Asimismo, expuso su preocupación por la referencia exclusiva a delitos en la ruta o en la obra, sin considerar aquellos ocurridos en zonas aledañas, como en las cercanías de autopistas urbanas, donde los delincuentes escapaban sin ser rastreados.

Finalmente, el diputado Araya manifestó incertidumbre sobre el momento en que se abordaría el contenido completo del proyecto.

El diputado Jorge Alessandri respaldó las inquietudes planteadas por el diputado Araya y criticó lo que calificó como una tendencia del gobierno a restringir las medidas de seguridad en los proyectos de ley. Asimismo, señaló que en diversas iniciativas legislativas se había acotado el alcance de herramientas clave para el orden público, como los estados de excepción o el uso de pistolas Taser, lo que, a su juicio, debilitaba las medidas de seguridad implementadas.

El diputado Alessandri expresó que, en el caso del proyecto en discusión, la

restricción a la prevención y a las autopistas concesionadas reduciría significativamente su eficacia. Por lo mismo, realizó un llamado a los asesores del gobierno a ampliar el enfoque y a no limitar innecesariamente las herramientas de seguridad.

El señor Juan Manuel Sánchez explicó que su intención no fue sostener que se impediría la investigación si un delito se ejecutaba en una zona aledaña a la ruta, sino que la información generada en la ruta concesionada era fundamental para la labor investigativa en casos de flagrancia.

En ese sentido, enfatizó que el contrato de concesión era claro respecto de la responsabilidad al utilizar adecuadamente el espacio público, porque garantizaba un flujo vehicular seguro y expedito, y destacó que se había ampliado creativamente el enfoque en materia de seguridad.

No obstante, mencionó que las herramientas transferidas a las empresas viales solo tenían un carácter disuasivo, porque el uso de armas es una prerrogativa exclusiva de Carabineros. Por lo mismo, afirmó que, aprovechando la interconexión que existe entre estas empresas, el objetivo de las medidas era dotar de recursos necesarios a las instituciones que contaban con armas.

Finalmente, explicó que el proyecto de ley incorporaba una nueva obligación legal sobre las medidas de protección y seguridad en las obras viales administradas, extendiendo la responsabilidad de vigilancia, seguridad y asistencia a las concesionarias.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, consultó si la incorporación de mayores exigencias de seguridad en las autopistas repercutiría en el costo para los usuarios, específicamente en el pago del dispositivo TAG. Asimismo, preguntó si, en casos de delitos ocurridos dentro de las autopistas, como encerronas, los usuarios podrían presentar querrelas contra las concesionarias.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió que la aprobación del proyecto de ley no implicaría un costo adicional para los usuarios, ya que la seguridad formaba parte de la responsabilidad de la concesionaria y que aquello ya estaba en los contratos.

Luego, enfatizó sobre la importancia del sistema de cobro electrónico y las medidas de seguridad asociadas.

En cuanto a la segunda pregunta, indicó que dentro de las responsabilidades legales de las concesionarias no se encuentra lo concerniente a la seguridad, pero que las denominadas “encerronas” ocurren tanto dentro como fuera de las rutas concesionadas.

Al respecto, indicó que actualmente la cobertura de monitoreo en las rutas de Santiago es alta y que la información aportada por el sistema ha sido crucial en diversos casos; sin embargo, aclaró que la responsabilidad de la seguridad en todo el territorio de la República corresponde exclusivamente a las policías y explicó que, aunque el personal de las concesionarias podría llegar antes que los carabineros para brindar asistencia, no cuenta con facultades para perseguir o detener delincuentes.

Dicho aquello, recordó que el Senado decidió no otorgar tales facultades a las concesionarias, pues podría conllevar el establecimiento de una policía paralela. Comentó que en otros países sí existen modelos de seguridad privada, incluso armada, pero cuestionó si esa era la dirección adecuada para Chile.

En materia de asistencia a víctimas en las autopistas, si bien reconoció que este era un tema pendiente, aclaró que, así como las concesionarias tienen la capacidad de atender a personas accidentadas, ahora tendrán el deber de prestar apoyo a las víctimas de delitos.

Después, señaló que las bases de las licitaciones serán las que consagren las sanciones en que incurrirá la concesionaria que no cumpla con esta obligación y que, gracias a la incorporación de un nuevo artículo 44 en la ley de concesiones, la interoperabilidad será automática, sin que sea necesaria la existencia de una orden

previa para que las concesionarias proporcionen acceso automático a la información e imágenes de seguridad a las policías y al Ministerio Público.

Por último, explicó la inclusión de un artículo transitorio que obliga al Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con el Ministerio del Interior, a modificar los contratos de concesión para que todas las rutas tengan el mismo estándar tecnológico en un plazo máximo de cinco años. Justificó este plazo por los costos fiscales que implicaría la implementación inmediata de esta medida.

El diputado Cristián Araya preguntó si actualmente la entrega de información solo puede hacerse previa orden judicial y si es esto lo que impide que las concesionarias tengan una mayor colaboración con las policías.

Sobre el particular, agregó que, en ocasiones, muchas acciones dependen más de la voluntad y de la coordinación que de reformas estructurales, dado que la tecnología existente permite identificar quién entra y quién sale de las autopistas.

A continuación, expresó sus dudas sobre el nuevo artículo 44, ya que los roles de las policías allí señalados podrían generar conflictos innecesarios. Asimismo, cuestionó si la flagrancia es preventiva o investigativa, concluyendo que no era necesario detallar este aspecto en la norma.

Luego, criticó el hecho de que el proyecto no incluya menciones sobre el diseño estructural de las autopistas, ya que, en su opinión, las encerronas ocurren con mayor frecuencia en los enlaces entre rutas, como en el caso de la Ruta 5 Norte con Américo Vespucio.

Después, reiteró sus críticas al nuevo artículo 44 y preguntó sobre la necesidad de definir la finalidad específica para la cual se utilizará la información obtenida, ya que, si tal información no fuera utilizada para alguno de los fines propuestos por la norma, su entrega podría incluso ser cuestionada.

Dicho aquello, rechazó el uso del verbo “podrá”, utilizado en el inciso segundo del nuevo artículo 44, y propuso, en lugar de aquel, la utilización del verbo “deberá”, ya que así la norma se entenderá como una obligación y no como una mera facultad de la concesionaria.

Finalmente, manifestó que el proyecto tiene un enfoque demasiado centrado en asuntos de obras públicas y que, si el fin es combatir la delincuencia, el Ministerio del Interior debiese tener un rol más activo. Por lo mismo, propuso incorporar la seguridad municipal, ya que, según su experiencia, los primeros en acudir a incidentes en las autopistas son los inspectores municipales. Argumentó que esta realidad debe ser considerada para hacer más operativa la norma y mejorar la respuesta ante hechos delictivos.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, coincidió con el diputado Araya, en cuanto a que el proyecto aún carece de un enfoque más centrado en materia de seguridad, y pidió al señor Sánchez que incorporara, vía indicaciones, los planteamientos de los diputados, mediante la presentación de alguna indicación.

\*\*\*\*\*

**Posteriormente, puso en tramitación la iniciativa sobre inscripción provisoria de vehículos motorizados importados al país y cancelación de inscripción definitiva y placa patente única en caso de pérdida total. Boletín N° 17387-25.**

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, mencionó que el punto tres del Orden del Día no sería tratado, por no existir quorum suficiente, pero que sí se trataría el punto cuatro, referente a iniciar el estudio en general del proyecto de ley que dispone la inscripción provisoria de vehículos motorizados importados al país, así como la cancelación de su inscripción definitiva y placa patente única en caso de pérdida total, boletín N° 17387-25.

Al respecto, indicó que el fin de este proyecto es evitar que las placas patentes de los vehículos sean reutilizadas en otros automóviles para cometer delitos.



Después, sugirió dar un plazo de una semana para que los diputados pudieran proponer invitados que colaboren en la discusión del proyecto. Indicó que los nombres de los invitados deberán ser enviados a la Secretaría para su consideración.

El diputado Cristián Araya destacó un problema recurrente con la clonación y robo de las placas patentes, cual es que cuando estas son clonadas o robadas, se cobra el TAG a alguien que no corresponde, lo que genera deudas millonarias para los afectados.

Además, indicó que no existe una forma institucional eficaz para dar de baja una patente, lo que permite que siga circulando de manera ilegal y que se cometan ilícitos con ese vehículo.

Ilustró la situación con un ejemplo, que es que, si a alguien le roban o clonan las patentes de su vehículo, la autopista detectará el paso de ese vehículo y seguirá cobrándole al propietario legítimo, aunque su auto no esté en circulación. Afirmó que este es un problema serio, ya que las personas inocentes terminan siendo perjudicadas, en tanto que las empresas y las autoridades se enredan al seguir el rastro de placas robadas o clonadas.

En ese contexto, señaló que este proyecto y el anterior representan una oportunidad para resolver el problema de las placas patentes robadas o clonadas. Consideró que, con la tecnología actual, es posible identificar estas situaciones, pero que el problema sigue existiendo debido a la falta de un procedimiento para dar de baja y cambiar las placas en estos casos.

Por lo anterior, propuso que se incluya algún requisito para denunciar las placas robadas o clonadas y tomar medidas para que la situación sea resuelta de manera efectiva, subrayando que este tema involucra ambos proyectos y que requiere una solución práctica, normativa y eficiente.

El diputado Jorge Alessandri compartió una experiencia personal, dada a conocer por un ciudadano de su distrito, al que le clonaron la patente de su vehículo para cometer un ilícito y que, además, tuvo que pagar el TAG por el uso de un vehículo que portaba la patente del suyo.

Ante esta situación, las autopistas le recomendaron vender el auto, ya que no existía una solución legal para el problema de las patentes clonadas. El diputado, sin embargo, destacó que esta solución solo transfería el problema al futuro comprador, sin resolverlo realmente.

Sugirió que, como parte de la solución, las cámaras de los pódicos de las autopistas puedan hacer una validación entre la patente, la marca, el modelo y el color del vehículo, lo cual, según él, es posible gracias a la tecnología actual.

Por último, luego de considerar que este proyecto representa una oportunidad para incluir este tipo de medidas, mencionó que la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. ha planteado la necesidad de poder dar de baja o matar una patente de manera efectiva, ya que el problema de la clonación de patentes estaba creciendo cada vez más.

La diputada Gloria Naveillan, Presidenta, estuvo de acuerdo con el diputado Alessandri en que la solución no puede ser endosarle el problema al nuevo propietario de un vehículo.

A continuación, le otorgó la palabra al representante del Ejecutivo.

El señor Juan Manuel Sánchez respondió brevemente a los planteamientos realizados por los diputados. En primer lugar, aclaró que son los tribunales los que pueden dar de baja o aplicar la muerte civil de las patentes.

En segundo lugar, explicó que, en caso de flagrancia, no se requiere un trámite adicional, ya que si se está cometiendo un ilícito, al menos en las autopistas urbanas de Santiago, los carabineros pueden actuar de inmediato y coordinarse para enfrentar el delito.

En tercer lugar, se refirió a los posibles usos de la información que se pretende

obtener, indicando que aquello fue incorporado por el Senado y que aún desconoce el fin de tal incorporación. Sin embargo, y para tranquilidad de los integrantes de la Comisión, señaló que actualmente existen muchas capacidades instaladas en las rutas, lo que permite tener información útil para la seguridad.

A modo de ejemplo, mencionó que esta semana la alcaldesa de Vitacura presentó una querrela por exceso de velocidad, usando información obtenida de la autopista. Citó el caso de Costanera Norte, que implementó un plan piloto para medir la velocidad promedio entre pódicos, lo que permitió identificar a un conductor que excedió los 60 kilómetros por hora, hecho que constituye un delito. Explicó que esta fórmula aún no está regulada por la ley, pero que ya se estaba utilizando para procesar infracciones de velocidad.

Finalmente, reconoció que toda la información obtenida con estas mediciones y acciones sería enviada al Ministerio Público, pero expresó sus dudas sobre la celeridad y capacidad de este para procesar toda esa información de manera eficiente.

La señora Gloria Naveillan, Presidenta, tras recordar el caso del matrimonio Luchsinger Mackay, solicitó a los señores Tomás Humud y Claudio Rodríguez que transmitieran la inquietud a las autoridades correspondientes.

Además, propuso invitar a los ministros del Interior y Seguridad Pública, y de Agricultura, y a la subsecretaria de Prevención del Delito para que asistan a la sesión del lunes, a fin de abordar la problemática en materia de seguridad rural, a propósito de lo planteado por el diputado Alessandri.

Mencionó que, durante la sesión de la Comisión de Agricultura, Silvicultura y Desarrollo Rural, se trató el particular, a propósito de que se consultó al ministro de Agricultura sobre una estrategia integral de seguridad para zonas rurales que había comprometido el año anterior, pero que no ha mostrado avances.

La diputada Naveillan sostuvo que la gravedad de los hechos recientes ameritaba respuestas inmediatas y no medidas reactivas o tardías.

Asimismo, informó que el caso del molino Grollmus, en el que hubo un intento de asesinato y un incendio premeditado, se trató de un plan preconcebido con un año de antelación, en el cual participaron más de veinte personas. Según opinó, hechos de esa naturaleza no debían repetirse en áreas cercanas a Santiago.

La señora Presidenta pidió al Secretario que gestionara la presencia en la sesión del lunes de las autoridades mencionadas y anunció que la Comisión les exigiría explicaciones concretas sobre las acciones implementadas para prevenir crímenes de esa magnitud.

\*\*\*\*\*

Habiéndose cumplido el objeto de la sesión, se levanta a las **18.43 horas**.

El detalle de las exposiciones realizadas y el debate suscitado en torno a ellas quedan registrados en un archivo de audio disponible en la Secretaría de la Comisión y en un [vídeo](http://www.democraciaenvivo.cl) publicado en la página [www.democraciaenvivo.cl](http://www.democraciaenvivo.cl)

\*\*\*\*\*

**Mario Rebolledo Coddou**  
Secretario Abogado de la Comisión

