SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la Ley General de Ferrocarriles respecto de presunción de responsabilidad y tránsito nocturno de trenes.

BOLETÍN Nº 3.958-15

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de informaros, en trámite de segundo informe, el proyecto de ley enunciado en el rubro, iniciado en Moción del Honorable Senador señor Juan Antonio Coloma.

- - - - - -

Dejamos constancia, para los efectos reglamentarios, que este proyecto de ley no contiene normas de ley orgánica constitucional, ni de quórum calificado, ni disposiciones que deban ser conocidas por la Comisión de Hacienda o por la Excma. Corte Suprema.

- - - - - - - -

A las sesiones en que vuestra Comisión analizó esta iniciativa legal asistió el Honorable Senador señor Juan Antonio Coloma.

Concurrieron, asimismo, especialmente invitados, el Subgerente General de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), señor Antonio Dourthé y la Abogado de de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), señora Griselda Valenzuela.

- - - - - - -

Para los efectos de lo dispuesto en el artículo 124 del Reglamento del Senado, se deja constancia de lo siguiente:

I.- Artículos que no fueron objeto de indicaciones ni de modificaciones: no hay.

II.- Indicaciones aprobadas sin modificaciones: 3

III.-Indicaciones aprobadas con modificaciones: 1, 2, 4, 8 y 9.

IV.- Indicaciones rechazadas: no hay.

V.- Indicaciones retiradas: no hay.

VI.- Indicaciones declaradas inadmisibles: 5, 6 y 7.

- - - - - - - - - -

DISCUSIÓN EN PARTICULAR

La Comisión se abocó al estudio de las 9 indicaciones presentadas al texto del proyecto de ley, aprobado en general por el Honorable Senado, dejando constancia del debate de que fueron objeto, como asimismo de las disposiciones en que ellas inciden, y de los acuerdos adoptados sobre las mismas.

El proyecto aprobado en general por el Honorable Senado consta de un artículo único que introduce a través de dos literales modificaciones al número 5º, del artículo 58 del decreto 1.157, del Ministerio de Fomento de 1931, Ley General de Ferrocarriles.

ARTÍCULO ÚNICO

El número 5º, del artículo 58 del decreto 1.157, del Ministerio de Fomento de 1931, Ley General de Ferrocarriles, señala que son deberes de toda empresa, establecer guarda-barreras y guarda-ganados y mantener sólo durante el día guardavías en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzaren a nivel los caminos públicos.

En su párrafo segundo indica que las barreras sólo se usarán durante el día y se cerrarán con la debida anticipación al paso de los trenes, abriéndose en seguida para dejar expedito el tránsito por el camino.

En su párrafo tercero señala que las empresas que en los cruces a nivel mantengan en funcionamiento dispositivos

automáticos de señalización, aprobados por el Departamento de Transporte Ferroviario de la Subsecretaría de Transportes, no tendrán la obligación de mantener barreras ni personal de guardacruces.

En su párrafo cuarto, dispone que no obstante lo dispuesto en el inciso anterior, las empresas deberán destacar guardabarreras provisionales, en los casos en que esté interrumpido el funcionamiento de dispositivos automáticos y por el plazo que dure su reparación hasta ponerlos en buen estado de funcionamiento.

En su párrafo quinto, indica que se presume la falta de responsabilidad de las empresas ferroviarias en los accidentes de atropellamiento que ocurran en un cruce, en el cual aquéllas mantengan en buen estado de funcionamiento los dispositivos automáticos o los servicios de señales a que se refieren los incisos 3.° y 4.°.

En su párrafo final, señala que durante la noche sólo estarán obligadas las empresas a mantener un servicio práctico de señales luminosas o suficientemente visibles que permitan a los que transiten por los caminos públicos percibir a la distancia la proximidad de un cruzamiento.

El proyecto aprobado en general por el Honorable Senado introduce a través de dos literales, las siguientes modificaciones al número 5º, del artículo 58 del decreto 1.157, del Ministerio de Fomento de 1931, Ley General de Ferrocarriles:

a) Deroga el párrafo quinto.

b) Sustituye el párrafo sexto, por el siguiente:

“Prohíbese el tránsito de ferrocarriles durante la noche en aquellos tramos en que los ferrocarriles crucen a nivel de caminos públicos y en los cuales no exista guardabarreras o guardavías.”.

A este número, se presentaron 3 indicaciones signadas con los Nos 1, 2 y 3.

Indicación Nº 1.

Del Honorable Senador señor Horvath, para consultar, como letra a), la siguiente:

“a) Suprímese la palabra “sólo”, ubicada entre las palabras “mantener” y “durante”, del párrafo primero.”.

Indicación Nº 2.

Del Honorable Senador señor Horvath, para consultar, como letra b), la siguiente:

"b) Suprímese la palabra "sólo", ubicada entre las frases "La barrera" y "se usarán", del párrafo segundo.".

Indicación Nº 3.

Del Honorable Senador señor Coloma, para sustituir la letra b), por la siguiente:

"b) Elimínase la frase "sólo durante el día" en el párrafo primero; la frase "sólo se usarán durante el día y" en el párrafo segundo, y elimínase el párrafo final.".

Vuestra Comisión trató conjuntamente estas tres indicaciones.

El Honorable Senador señor Coloma recordó que el propósito básico de este proyecto era obligar, de alguna forma, a ferrocarriles a que adoptara las medidas de seguridad respecto de los distintos cruces.

Su indicación Nº 3 propone, al suprimir las palabras "sólo durante el día", mantener guardavías, guarda-barreras y guarda-ganados en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzaren a nivel los caminos públicos, también durante la noche.

En este momento ferrocarriles está obligado a mantener durante el día estas medidas de seguridad. La indicación los obliga a mantenerlas también durante la noche.

Las indicaciones Nºs 1 y 2, del Honorable Senador señor Horvath proponen, al suprimir la palabra "sólo", mantener los guardavías y las barreras durante el día.

El Honorable Senador señor Pizarro consultó acerca del personal que es necesario tener para poner en práctica esta medida, lo que significa un costo, dado que son innumerables los cruces que se tendrían que implementar para el día y la noche. Manifestó que la consulta formulada es para tener un costo estimado pero considera que es necesario para la seguridad, tanto de las empresas de ferrocarriles como para quienes usan estos pasos, el tener guardavías.

A su vez, el Honorable Senador señor Muñoz Barra consultó acerca de cuántos son los cruces en los sectores rurales y los urbanos, en atención a que tal vez la parte rural sea un porcentaje importante o intrascendente. Agregó, además, que la indicación irroga costo por lo que es necesario que tenga patrocinio del Ejecutivo. Cree que no se pueden aumentar los costos a una empresa del Estado o a una empresa privada.

El Honorable Senador señor Sabag manifestó que el transporte de carga se realiza durante la noche, por lo tanto, es necesario tener guarda-cruces las 24 horas del día, como sucede en los países desarrollados, para resguardar la vida de las personas. Finalizó consultando el costo que implicaría su implementación.

El Honorable Senador señor Horvath manifestó que a la empresa de ferrocarriles el hacer los pasos bajo nivel, mantener barreras automáticas, la contratación de personal de día y de noche, etc. le significará un gasto. Agregó, que ésta tendrá que pedirle al gobierno que le supla el dinero para estos efectos pero no se está obligando al gobierno a hacerlo. Es un efecto indirecto pero la empresa tiene que adoptar medidas de seguridad.

El señor Dourthe, Subgerente General de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, manifestó que hoy día la mantención de 108 cruces implica un gasto de 4 millones y medio de dólares anuales. En este momento tienen 310 a lo largo del país, de los cuales un 60% son urbanos. El mejoramiento o aumento de ellos tiene un costo de inversión y un costo de operación. No obstante, a la empresa le interesa mejorar la seguridad.

Indicó que el agregar personal humano significa una cuota menor de inversión, que podrían ser los guarda-barreras o la instalación en la cual la persona tiene que estar, además de contemplar un baño. Agregó, que principalmente el costo está asociado al pago del sueldo de la persona. En ese contexto si se quisiera mejorar, en el sentido de aumentar de 16 horas a 24 horas, en 60 cruces, ello tendría un costo de un millón y medio de dólares anuales.

Señaló que no todos los cruces son iguales, en cuánto a cantidad de vehículos que cruzan. El año 1992, en términos legales, se estableció un corte en el tiempo. Se indicó en qué condiciones están los cruces y a través de un reglamento se señaló que cualquier mejora la tendrá que pagar quien lo está solicitando. Vale decir, el Ministerio de Obras Públicas, Ministerio de Vivienda a través del Serviu o la propia Municipalidad. Así se encuentra reglamentado hoy día.

Agregó que las mejoras no se hacen por parte de estas entidades aunque aumenten los niveles de flujo y normalmente termina la empresa de ferrocarriles asumiendo como gasto operativo estos costos.

El Honorable Senador señor Coloma manifestó que la idea de legislar fue sometida a tramitación, lo que despeja la duda de constitucionalidad planteada, aprobándose en general, previa discusión en la Sala. Señaló que aquí se trata de dictar normas de seguridad tal como cuando se estableció el uso obligatorio del cinturón de seguridad en los vehículos motorizados, lo que implica un costo para los ciudadanos y también para el Estado, pero se implantó como una norma de seguridad por los riesgos que existían. Agregó que, con mayor razón, desde esa perspectiva, significa el establecimiento de los guardavías. Si se está desarrollando el tren y todos estamos haciendo un esfuerzo porque el Estado también financie el crecimiento de ferrocarriles. Se están efectuando importantes inversiones en el cambio de la vía férrea para darle mayor seguridad y velocidad al tren.

Por lo tanto, los legisladores, deberían velar porque ese crecimiento o desarrollo de mayor velocidad vaya acompañado de las medidas de seguridad de día y de noche adecuadas.

Indicó que al analizar la legislación comparada pudo comprobar que en ninguna parte del mundo funciona el sistema ferroviario de esta manera, es decir, sin guardabarreras en la noche, salvo el disco “pare” tradicional o el disco “tren”. El proyecto contiene un paso hacia la modernidad, relevante para el desarrollo de los ferrocarriles, que tiene que ir acompañado de medidas de seguridad. Ello irroga un costo que puede ser de un millón y medio de dólares anuales como ha señalado el Subgerente de la empresa, pero se evitarían una cantidad importante de accidentes mortales y, por último, también se abordaría el problema sicológico del personal de ferrocarriles, principalmente de los conductores, que deben hacerlo en la noche y se exponen por falta de visibilidad a que se les cruce alguien, por ser los trenes, además, silenciosos y rápidos.

El Honorable Senador señor Novoa, en relación con los guardavías, aclaró que pueden ser automáticos y que estas normas legales se aplican a todas las empresas de ferrocarriles, privadas o públicas.

Respecto de la norma legal existente, señaló que hoy día establece la obligación de tener guardavías sólo durante el día. Lo que propone la indicación es que la misma obligación se cumpla día y noche.

En cuanto al gasto aclaró que no le irroga costo al Fisco. Explicó que la restricción está en el hecho de que no se pueden aprobar leyes que irroguen gasto al Estado. Agregó que a las empresas

privadas todos los días se le imponen gastos, como por ejemplo, en materia sanitaria, medio ambiente o de tránsito.

Indicó que estamos modificando la ley de las empresas de ferrocarriles o las normas a través de las cuales las empresas ferroviarias operan. Si el Estado quiere tener una empresa ferroviaria tiene que someterse a la operativa de la ley, al igual que si quisiera tener una empresa de transporte de micros, tiene que someterse a las normas de la ley de tránsito. Es decir, no se está legislando sólo para ferrocarriles del Estado. El ser dueño de las vías tiene un costo.

Finalmente, señaló que se han presentado indicaciones para fijar la entrada en vigencia de este proyecto de ley. Es decir, los actuales servicios que presta ferrocarriles durante el día, tendrían un plazo para prepararse para extenderlos durante la noche. Obviamente en aquellos guardavías automáticos no es necesario hacer nada porque funcionan día y noche. El plazo que se establezca es para complementar los que están funcionando hoy. En ningún caso sería la entrada en vigencia de inmediato.

- Sometida a votación la indicación Nº 3, fue aprobada en los mismos términos que venía formulada por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Horvath, Muñoz Barra, Novoa y Pizarro.

- Las indicaciones Nºs 1 y 2 fueron aprobadas con modificaciones, quedando subsumidas en la indicación Nº 3, con la misma votación anterior.

\- - - - -

Indicación Nº 4

Del Honorable Senador señor Sabag, para agregar los siguientes artículos nuevos:

"Artículo ….- Modifícase el Decreto Nº 1157, de 1931, de Ministerio de Fomento, publicado en el Diario Oficial el 16.09.31, que fijó el texto definitivo de la Ley General de Ferrocarriles en el sentido de agregar los siguientes artículos:

Artículo 58 bis.- Todo proyecto de construcción, tales como inmobiliario o desarrollo industrial, que se solicite su ejecución en zonas urbanas o rurales y que involucre la construcción de un nuevo cruce ferroviario o modifique las condiciones de uno existente, deberá contemplar las medidas de protección que el cruce a nivel requiera según lo establecido

en el D.F.L. 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y demás normas legales y reglamentarias que regulan la materia. Para efectos de dar cumplimiento a lo establecido en el párrafo anterior, se deberá presentar un proyecto que contemple el equipamiento de seguridad correspondiente al cruce a nivel que se requiera implementar o modificar, ante la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones correspondiente, quien deberá consultar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y demás empresas ferroviarias, con el objeto de otorgar el permiso correspondiente de habilitación o modificación del cruce, siempre que se cumplan los requisitos legales y técnicos.".

Artículo 105 bis.- El que sustrajere, con o sin empleo de fuerza, cualquier elemento que conforme la vía férrea en uso, sin importar el valor de lo sustraído, será sancionado con la pena de presidio menor en su grado medio a presidio menor en su grado máximo. En igual sanción incurrirá el que sustrajere, con o sin empleo de la fuerza, los elementos que integran los medios de protección y confinamiento de las vías y la señalización ferroviaria.

Si a virtud de la sustracción se verificase el descarrilamiento, el culpable sufrirá la pena de presidio menor en su grado medio a máximo, aumentada en un grado.

Cuando a consecuencia de la sustracción se causare la muerte de alguna o algunas de las personas que se encontraban en los trenes o carros, el culpable será castigado con presidio mayor en su grado medio a presidio perpetuo.

El que conociendo su origen o no pudiendo menos conocerlo, tenga en su poder a cualquier título especies hurtadas o robadas, o las compre, venda o comercialice en cualquier forma aún cuando ya hubiese dispuesto de ellas, y corresponda a señalización ferroviaria, material de confinamiento o perteneciente a la vía férrea, sufrirá la pena de presidio menor en su grado medio a presidio mayor en su grado mínimo y multa de veinte a cien unidades tributarias mensuales. Para la determinación de la pena aplicable el tribunal tendrá especialmente en consideración el valor de las especies, así como la gravedad del delito en que se obtuvieron, si éste era conocido por el autor. Se impondrá el grado máximo de la pena, cuando el autor haya incurrido en reiteración de estos hechos o sea reincidente en ellos.”.

Durante la discusión de esta indicación, su autor, el Honorable Senador señor Sabag, explicó que propone incorporar dos artículos nuevos: el artículo 58 bis que contempla la obligación para quienes hagan un desarrollo inmobiliario de construir un paso sobre nivel y el artículo 105 bis que sanciona el robo de los rieles o cualquier otro elemento que conforme la vía férrea.

En discusión el artículo 58 bis el Honorable Senador señor Horvath manifestó que la indicación sobrepasa las ideas de la moción y que se encuentra pendiente en la Comisión de Vivienda otro proyecto de ley sobre el mismo tema.

Añadió que entiende el mérito de esta indicación y que junto al Senador Sabag firmaron una moción en este sentido, que es compleja y controvertida.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra manifestó su inquietud respecto del financiamiento de las medidas de seguridad, ya que a veces se trata de viviendas básicas o muy modestas. Si pagan la conexión de agua potable y alcantarillado, las aceras y otros y van a pagar la construcción del cruce no les alcanzaría. Cree que en este proyecto no debería contemplarse esta indicación. No concibe que se construyan poblaciones pegadas a la vía férrea por muchas razones, por el ruido de los trenes, etc y estima que cualquier paso bajo o sobre nivel o sistema de seguridad que se implante debe ser por cuenta de la empresa de ferrocarriles que se ve beneficiada con el negocio de transporte.

El Honorable Senador señor Pizarro señaló que se generan muchos pasos que no tienen control en las ciudades los que tienen su origen en el crecimiento de las mismas.

El señor Dourthé, Subgerente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, informó que tienen varios casos en que hay desarrollos inmobiliarios importantes de condominios, por ejemplo en el camino Santiago-San Antonio y en Rancagua, que están construidos aledaños a la vía férrea. O sea, no se trata de un tema sólo de casas sociales. Hay muchos casos de inmobiliarias que construyen casas de alto estándar al lado de la vía férrea.

Agregó que aquí pasa algo parecido a los estudios de impacto de transporte urbano, en el sentido de que cuando se construye un edificio se hace un estudio para determinar si se requiere un semáforo en la esquina o si se requiere un viraje adicional que son parte de las atribuciones que tiene la SEREMI correspondiente y que permite resguardar que las condiciones, en este caso de flujo, -aquí serían de seguridad-, permanezcan en igualdad de condiciones y no distintas a las que existían antes o, por lo menos, que se pueda mitigar el impacto que trae el generar más flujo.

El Honorable Senador señor Orpis señaló que cualquier proyecto habitacional que se desarrolla va acompañado de ciertas exigencias que se hacen a la empresa inmobiliaria, tales como caminos, alcantarillado y otras obligaciones para poder salir con el flujo vehicular. Cree

que es perfectamente lícito que se le imponga a la empresa inmobiliaria la obligación de construir el cruce y no a la empresa de ferrocarriles, ya que no está prevista en su presupuesto, ni va a ser la beneficiada sino que a la larga se verá perjudicada con el desarrollo inmobiliario y la autoridad puede imponer esta obligación porque ese desarrollo va a tener un impacto de personas, flujo vehicular y otros, que debe contemplarlos ese desarrollo inmobiliario.

El Honorable Senador señor Novoa cree que esta indicación no es contraria a las ideas matrices del proyecto sino que dice relación con el tema de seguridad en la vía.

En cuanto al mérito de la indicación señaló que le parece razonable el propósito de ella pues si por un lado se está exigiendo a ferrocarriles que tome medidas de seguridad, por otra lado, se debería de alguna forma considerar que no se hagan nuevos desarrollos urbanos al lado de las vías sin que se informe.

Este no sería un problema de cruce porque sucede a veces que se urbaniza a ambos lados de la vía férrea, se construye el cruce, pero a pesar de ello la gente cruza en lugares no permitidos, por donde sea. La obligación no sólo es tener un cruce sino que eventualmente cerrar la línea. Algún día todo el tendido de la línea férrea deberá estar cerrado. Desde ese punto de vista la indicación debería ser un proyecto de ley para aprobarlo en general y discutir el tema.

El segundo punto es que la indicación impone obligaciones a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones quien deberá consultar a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y demás empresas ferroviarias, con la finalidad de otorgar el permiso correspondiente de habilitación o modificación del cruce. Esta parte de la indicación requeriría el patrocinio del Ejecutivo y sería inadmisible la indicación.

La idea es que cualquier nuevo desarrollo urbano debiera, para ser aprobado por la Municipalidad respectiva, contemplar los cruces y el cumplimiento de las medidas de seguridad, en forma general.

Así se establecería una obligación para la empresa de ferrocarriles de mantener los cruces y una cierta precaución de que no se sigan construyendo casas al lado de la línea férrea que haga más oneroso el trabajo de la empresa.

Propuso que se modificara la indicación en el sentido de obligar a las empresas constructoras ya sea inmobiliarias o de desarrollo industrial que soliciten su ejecución en zonas urbanas o rurales y que involucre la construcción de un nuevo cruce ferroviario o modifique las

condiciones de uno existente a financiar o ejecutar a su costo las medidas de protección y mantención que el cruce a nivel requiera según lo establecido en el decreto con fuerza de ley Nº 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y demás normas legales y reglamentarios que regulan la materia.

Como consecuencia de la aprobación con modificaciones de esta indicación, se modificó la estructura inicial del artículo único, quedando redactado en los siguientes términos:

"**Artículo único**.- Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto 1.157, del Ministerio de Fomento, de 1931, Ley General de Ferrocarriles:

1) Modifícase el número 5º del artículo 58, del modo siguiente:

a) Elimínase la frase "sólo durante el día" en el párrafo primero; la frase "sólo se usarán durante el día y" en el párrafo segundo, y elimínase el párrafo final.

b) Derógase el párrafo quinto.

2) Agrégase, a continuación del artículo 58, el siguiente artículo 58 bis:

"Artículo 58 bis.- Todo proyecto de construcción, tales como inmobiliario o desarrollo industrial, que se solicite su ejecución en zonas urbanas o rurales y que involucre la construcción de un nuevo cruce ferroviario o modifique las condiciones de uno existente, deberá financiar o ejecutar a su costo las medidas de protección y mantención que el cruce a nivel requiera según lo establecido en el decreto con fuerza de ley Nº 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y demás normas legales y reglamentarias que regulan la materia.".

- Sometido a votación, con las enmiendas señaladas el artículo 58 bis, fue aprobado por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Orpis.

En discusión el artículo 105 bis, que establece sanciones por robo de rieles en la vía férrea o cualquier otro elemento que conforme dicha vía, el señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jovino Novoa, declaró inadmisible este artículo, por ser contrario a las ideas matrices del proyecto.

- Sometida a votación la indicación número 4, fue aprobada con modificaciones, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Orpis.

Indicación Nº 5

En seguida, vuestra Comisión consideró la indicación Nº 5 del Honorable Senador señor Sabag, para agregar el siguiente artículo, nuevo:

"Artículo…- Modifícase el artículo 5º del Decreto Ley Nº 1.129, de 1975, en el sentido de reemplazarlo por el siguiente nuevo texto:

"Artículo 5º. En los casos de muerte que ocurran en las redes de Ferrocarriles del Estado y del Metro y sin perjuicio de las facultades que correspondan a los órganos encargados de la persecución penal, la descripción a que se refiere el artículo 181 del Código Procesal Penal y la orden de levantamiento del cadáver podrán ser realizadas por el jefe de la unidad policial correspondiente, en forma personal o por intermedio de un funcionario de su dependencia, quien dejará registro de lo obrado en conformidad a las normas generales establecidas en el Código Procesal Penal.

Excepcionalmente y sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso precedente, en caso que la muerte ocurra en el recinto de la vía y el no levantamiento del cadáver pueda producir una alteración en el funcionamiento del servicio, el occiso podrá ser desplazado hasta el lugar seguro más cercano, por un agente de Ferrocarriles o del Metro asistido por un testigo hábil, de lo cual se dejará constancia escrita.".

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Novoa señaló que ella es ajena a las ideas matrices del proyecto, ya que dice relación con muertes que ocurren en las redes a que ella se refiere y otorga facultades a funcionarios públicos para trasladar a personas fallecidas.

En consecuencia, el señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Jovino Novoa, la declaró inadmisible por ser ajena a las ideas matrices del proyecto y por versar sobre materias de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

Indicación Nº 6.

Del Honorable Senador señor Sabag, para consultar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

"Artículo transitorio.- Facúltase y autorízase a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado para instalar, habilitar y operar, dentro del plazo de cinco años, contados desde la vigencia de la presente Ley, los dispositivos de seguridad consistentes en barreras automáticas u otros, en los cruces a nivel de caminos públicos donde circulen trenes de noche, que se deberán contener en un Decreto Supremo librado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el cual definirá también las características técnicas de su operatividad y la priorización y orden de la instalación de los mismos.

El Ministerio de Hacienda deberá poner a disposición de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, los recursos suficientes dentro de los tres primeros meses de los cinco años correspondientes.".

En discusión esta indicación, el Honorable Senador señor Novoa señaló que el inciso primero de este artículo transitorio es contradictorio con lo ya aprobado.

En cuanto al inciso segundo, el mismo señor Senador señaló que es inadmisible ya que obliga al Ministerio de Hacienda a poner a disposición de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado recursos suficientes, materia que es de iniciativa exclusiva del Presidente de la República, de acuerdo con el artículo 65 de la Constitución Política de la República.

En consecuencia, el señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, declaró inadmisible esta indicación en virtud de lo dispuesto en el artículo 65 de la Constitución Política de la República.

- - - - - -

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

Indicación Nº 7.

Del Honorable Senador señor Sabag, para agregar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

"Artículo transitorio.- Facúltase al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para que mediante Decreto Supremo apruebe, respecto del resto de las empresas ferroviarias, dentro del plazo de un año, contado desde la vigencia de la presente ley, la nómina de cruces a nivel de caminos públicos por donde circulen durante la noche ferrocarriles de las empresas ferroviarias en actual actividad y explotación.

Facúltase, igualmente, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para fiscalizar la instalación, habilitación y operación, dentro del plazo de cinco años, contado a partir de la dictación del citado Decreto Supremo, que contiene la nómina debidamente priorizada de los dispositivos de seguridad consistentes en barreras automáticas o aquellos otros mecanismos que establezca, considerando los niveles de flujo de circulación de trenes y vehículos carreteros."

Durante la discusión de esta indicación sus miembros señalaron que no tienen facultades para legislar sobre esta materia que es de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

El señor Presidente de la Comisión, Honorable Senador señor Novoa, declaró inadmisible esta indicación por recaer en materias que son de iniciativa exclusiva del Presidente de la República.

\- - - -

Indicación Nº 8

Del Honorable Senador señor Horvath, para agregar el siguiente artículo, nuevo:

"Artículo….- Esta ley entrará en vigencia en el plazo de un año contado desde su publicación en el Diario Oficial.".

Indicación Nº 9.

Del Honorable Senador señor Coloma, para agregar el siguiente artículo transitorio, nuevo:

"**Artículo transitorio**.- Lo dispuesto en la letra b) del artículo único, entrará en vigencia seis meses después de la promulgación de la presente ley.".

La Comisión discutió conjuntamente estas dos indicaciones que se refieren a la entrada en vigencia de este proyecto de ley.

Por un lado, la indicación del Honorable Senador señor Horvath propone un plazo de un año contado desde la publicación de este proyecto en el Diario Oficial y, por otro lado, la indicación del Honorable Senador señor Coloma propone que la letra b) del artículo único entrará en vigencia 6 meses después de la promulgación.

El Honorable Senador señor Muñoz Barra es partidario que sea un año para tener tiempo de implementar los cruces.

El señor Dourthé, Subgerente de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, señaló que dependerá de los sectores en que se circule porque podrían ser los 310 cruces que hay hoy día, si es eso, necesitan un plazo mayor pero si hablan sólo de pasar de 18 horas a 24 horas eso significa un millón y medio de dólares adicionales, cantidad que no está contemplada en el presupuesto que tienen. O sea, para implementar este proyecto de ley tienen que contar con los recursos en el presupuesto de la empresa.

Además, agregó, se trata no sólo de recursos sino que también debe considerarse el tiempo necesario para hacerlo, principalmente si se tiene en cuenta la instalación de barreras automáticas. Se trata de inversiones mayores y no implican que todos los años se haga este gasto.

El Honorable Senador señor Novoa manifestó que están obligados, en este momento, a mantener durante el día los cruces y la moción los obligaría a mantenerlos también durante la noche en los cruces que hoy día están, que es lo que se está modificando. En los lugares donde hay cruces automáticos no hay problema porque funcionan día y noche. En lo que es urbano hay que establecer un turno de noche o pasarse a automático.

Aclara que el número 5º del artículo 58 se refiere a los cruces de ferrocarriles donde hay guardavías en todos los puntos en que los ferrocarriles cruzaren a nivel los caminos públicos.

El alcance de la moción es establecer guarda-barreras y guarda-ganados y mantener guardavías en todos los puntos en que los ferrocarrilles cruzaren a nivel los caminos públicos. Es decir, los guardavías deberán permanecer durante el día y la noche y la empresa de ferrocarriles ha señalado que son 60.

Finalmente, la Comisión acordó aprobar la indicación Nº 9 del Honorable Senador señor Coloma, con modificaciones, consistentes en señalar que lo dispuesto en la letra b) del artículo único, entrará en vigencia, a contar del 31 de octubre de 2007.

En votación la indicación Nº 9, fue aprobada con las enmiendas señaladas, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión, Honorables Senadores señores Muñoz Barra, Novoa y Orpis.

En consecuencia, la indicación Nº 8 del Honorable Senador señor Horvath, fue aprobada con modificaciones, quedando subsumida en la indicación Nº 9.

\- - - - -

MODIFICACIONES

Como consecuencia de lo anteriormente expuesto, vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones tiene el honor de proponeros las siguientes modificaciones al proyecto de ley, aprobado en general por el Senado, que consta en nuestro Primer Informe:

ARTÍCULO ÚNICO

---Sustituir la estructura inicial del artículo único, por la siguiente:

"**Artículo único**.- Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto 1.157, del Ministerio de Fomento, de 1931, Ley General de Ferrocarriles:

1) Modifícase el número 5º del artículo 58, del modo siguiente:".

--- Sustituir la letra b), por la siguiente:

"a) Elimínase la frase "sólo durante el día", en el párrafo primero; la frase "sólo se usarán durante el día y" en el párrafo segundo, y elimínase el párrafo final.".

--- La letra a), pasa a ser b), sin enmiendas.

--- Consultar como número 2), el siguiente, nuevo:

"**2)** Agrégase, a continuación del artículo 58, el siguiente artículo 58 bis:

"**Artículo 58 bis**.- Todo proyecto de construcción, tales como inmobiliario o desarrollo industrial, que se solicite su ejecución en zonas urbanas o rurales y que involucre la construcción de un nuevo cruce ferroviario o modifique las condiciones

de uno existente, deberá financiar o ejecutar a su costo las medidas de protección y mantención que el cruce a nivel requiera según lo establecido en el decreto con fuerza de ley Nº 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y demás normas legales y reglamentarias que regulan la materia.”.

---Contemplar, el siguiente artículo transitorio, nuevo:

“Artículo transitorio.- Lo dispuesto en la letra a) del artículo único, entrará en vigencia a contar del 31 de octubre de 2007.”.

- - - - - - -

Como consecuencia de las modificaciones anteriores, el texto del proyecto de ley que os propone aprobar vuestra Comisión de Transportes y Telecomunicaciones queda como sigue:

PROYECTO DE LEY:

“**Artículo único**.- Introdúcense las siguientes modificaciones al decreto 1.157, del Ministerio de Fomento, de 1931, Ley General de Ferrocarriles:

1) Modifícase el número 5º del artículo 58, del modo siguiente:

a) Elimínase la frase “sólo durante el día” en el párrafo primero; la frase “sólo se usarán durante el día y” en el párrafo segundo, y elimínase el párrafo final.

b) Derógase el párrafo quinto.

2) Agrégase, a continuación del artículo 58, el siguiente artículo 58 bis:

“**Artículo 58 bis**.- Todo proyecto de construcción, tales como inmobiliario o desarrollo industrial, que se solicite su ejecución en zonas urbanas o rurales y que involucre la construcción de un nuevo cruce ferroviario o modifique las condiciones de uno existente, deberá financiar o ejecutar a su costo las medidas de protección y mantención que el cruce a nivel requiera según lo establecido en el decreto con fuerza de ley Nº 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, y demás normas legales y reglamentarias que regulan la materia.”.

Artículo transitorio.- Lo dispuesto en la letra a) del artículo único, entrará en vigencia a contar del 31 de octubre de 2007.”.

- - - - -

Acordado en sesiones realizadas los días 11 y 18 de octubre de 2006, con asistencia de los Honorables Senadores señores Jovino Novoa (Presidente), Antonio Horvath, Roberto Muñoz Barra, Jaime Orpis y Jorge Pizarro (Hosain Sabag).

Sala de la Comisión, a 24 de octubre de 2006.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión

RESUMEN EJECUTIVO

SEGUNDO INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica la Ley General de Ferrocarriles respecto de presunción de responsabilidad y tránsito nocturno de trenes.

BOLETÍN Nº: 3.958-15.

I. PRINCIPALES OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: la iniciativa legal en estudio tiene por objetivo corregir la normativa legal vigente que distingue entre tránsito diurno y nocturno de trenes, exigiendo a las empresas ferroviarias establecer en los cruces ferroviarios la aplicación de las mismas condiciones de seguridad para el tránsito de ferrocarriles tanto de día como durante la noche.

Además, obliga a las empresas constructoras, ya sea inmobiliarias o de desarrollo industrial, que soliciten su ejecución en zonas urbanas o rurales y que involucre la construcción de un nuevo cruce ferroviaria o modifique las condiciones de uno existente, a financiar o ejecutar a su costo las medidas de protección y mantención que el cruce a nivel requiera según lo establecido en el DFL. Nº 1, de 1993, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y demás normas legales y reglamentarios que regulan la materia.

El proyecto de ley propone eliminar la presunción legal de falta de responsabilidad de las empresas ferroviarias en los accidentes de atropellamiento que ocurren en un cruce, en el cual aquéllas mantengan en buen estado de funcionamiento los dispositivos automáticos o los servicios de señales.

Finalmente propone que la entrada en vigencia de este proyecto de ley sea a contar del 31 de octubre de 2007, para que se puedan implementar las medidas de seguridad planteadas de manera que el costo que esto importa se pueda diferir en el tiempo.

II. ACUERDOS:

Indicación Nº 1, aprobada con modificaciones, 4x0.
Indicación Nº 2, aprobada con modificaciones, 4x0.
Indicación Nº 3, aprobada sin modificaciones, 4x0.
Indicación Nº 4, aprobada con modificaciones, 3x0.
Indicación Nº 5, declarada inadmisible.
Indicación Nº 6, declarada inadmisible.
Indicación Nº 7, declarada inadmisible.
Indicación Nº 8, aprobada con modificaciones, 3x0.
Indicación Nº 9, aprobada con modificaciones, 3x0.

III. **ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: c**onsta de un artículo único y de un artículo transitorio.

IV. **NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL:** no tiene.

V. **URGENCIA**: no tiene.

VI. **ORIGEN INICIATIVA:** Senado.

VII. **TRÁMITE CONSTITUCIONAL**: primer trámite.

VIII. **APROBACIÓN POR LA CÁMARA DE DIPUTADOS**: no hay.

IX. **INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO**: 17 de agosto de 2005.

X. **TRÁMITE REGLAMENTARIO**: segundo informe.

XI. **LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA**: Decreto N° 1.157, de 1931, del Ministerio de Fomento, que fija el texto definitivo de la Ley General de Ferrocarriles.

Valparaíso, 24 de octubre de 2006.

ANA MARÍA JARAMILLO FUENZALIDA
Abogado Secretario de la Comisión