



**UNIVERSIDAD MIGUEL DE CERVANTES
ESCUELA DE DERECHO**

**TRAMITACIÓN Y COMPETENCIA DE LAS AUTOPISTAS
CONCESIONADAS RESPECTO AL COBRO POR EL USO DEL SERVICIO
EN CHILE BAJO LA LEY 19.460 EN EL 2016**

TESIS PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIADA EN CIENCIAS JURÍDICAS

RITA ANTONIETA CASTRO MOSCOSO

Docente Guía: Luis Sepúlveda Opazo
Docente Consejera: Elizabeth Sescovich Pequeño

Santiago, Chile 2016

ÍNDICE

	PAG.
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN	iv
INTRODUCCIÓN	1
CONCEPTOS GENERALES	3 - 5
A. Autopista	
B. Autopista de Peaje	
C. Concesionaria	
D. Peaje Electrónico	
CAPÍTULO I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS	
A. Evolución histórica en el mundo	
B. Evolución Histórica en Chile	
CAPITULO II. AUTOPISTAS CONCESIONADAS	
A. Autopista Central	
B. Costanera Norte	
C. Vespucio Norte Express	
D. Vespucio Sur	
CAPITULO III. DISPOSITIVO ELECTRONICO TAG	
1. Dispositivo Electrónico	
2. Pórtico	
3. Relación entre el pórtico y el dispositivo electrónico (TAG)	

4.Reglamentación para su adquisición y uso

CAPITULO IV. PROCEDIMIENTOS DE COBROS

CAPITULO V.

CAPITULO VI.

CAPITULO VII.

DEDICATORIA

“A mis hijos para que vean en mi un ejemplo a seguir y sepan que siempre han sido mi pilar, mi estandarte”.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar a Dios por haberme guiado por el camino de la felicidad hasta ahora; en segundo lugar a cada uno de los que son parte de mi familia por siempre haberme dado su fuerza y apoyo incondicional, que me han ayudado y llevado hasta donde estoy ahora.

Un agradecimiento muy especial merece la comprensión, paciencia y el ánimo recibidos de mis amigos. A todos ellos, muchas gracias.

RESUMEN

El presente trabajo tiene como objetivo el análisis de los procedimientos referente a los cobros por el uso de las vías concesionadas, o también llamadas autopistas, conocer que son estas concesiones, como son los procedimientos prejudiciales que realizan estas frente a un usuario infractor o moroso, como así mismo en el ámbito judicial, que ley es la que se aplica, que órgano debe conocer de estos procedimientos y quien fiscaliza estas concesionarias, y por ultimo saber si estos procedimientos se ajustan a la normativa vigente.

Para la realización de esta tesis, se utilizaron herramientas investigativas, de análisis e interpretación de las normas referentes a la ley de concesiones y de los procedimientos de cobro prejudicial, como así mismo en el ámbito judicial.

INTRODUCCIÓN

En La actualidad existen en la Zona Metropolitana, autopistas urbanas que se encuentran concesionadas, siendo estas; Autopista Central, Vespucio Norte Exprés, Costanera Norte y Vespucio Sur, esta concesión es un derecho otorgado por el Ministerio de Obras Publicas bajo la ley 19.460, *Ley de Concesión de Obras Publicas*, a una persona jurídica llamada “*Sociedad Concesionaria*”, esta surge en virtud de un contrato de concesión de obras públicas con el objeto de la ejecución, reparación y/o conservación de las obras publicas fiscales a cambio de la explotación de la obra y/o servicios públicos.

El contrato de concesión, se rige por las bases de licitación que el Ministerio de Obras Publicas elabora para cada contrato en particular, es así como en el caso de la Autopista Central, que formo parte del primer programa de concesiones urbanas impulsado por este ministerio en el año 1995, en diciembre del año 2004 comenzó su operación, transformándose en la primera autopista urbana de la Región Metropolitana, concesión que se mantendría por un plazo de 30 años.

El uso de estas pistas concesionadas es mediante un dispositivo electrónico llamado TAG o TELEVIA, que está asociado a un vehículo determinado, registrando su paso por un pórtico establecido a lo largo de estas vías para cada autopista.

Con fecha 01 de Enero del 2010 se introduce una modificación a la Ley 19.460 la 20.410, siendo una de las principales modificaciones en este nuevo marco legal la rebaja en las multas por no pago en la utilización de las vías concesionadas, Esto significa que un juez podrá aplicar una multa de cinco veces el monto de lo condenado y no de 40 veces, como ocurría hasta entonces.

En el caso de reincidencia, dicha multa aumentará a 15 veces al monto de lo sentenciado y no podrá exceder las 20 UTM.

De acuerdo a lo explicado por el ministro de Obras Públicas de turno Sergio Bitar, señalo además que la persona que no pague la sanción incurrirá en una infracción a la Ley de Tránsito, por lo que no se le permitirá solicitar el permiso de circulación para el año respectivo.

La ley 20.410 también resguarda la libre competencia; refuerza los instrumentos del sistema regulando las posibles modificaciones contractuales; dota al Estado de herramientas complementarias para el diseño de la política pública y cuida el interés fiscal; y mejora los mecanismos de desincentivo a la evasión del pago, a través del sistema electrónico de cobro, entre otras.

El Gobierno enfatizó que este sistema "ha permitido liberar importantes recursos públicos para destinarlos al incremento del gasto social" y destacó que la nueva legislación "busca sentar las bases para el próximo salto que el país tiene que dar en materia de infraestructura pública-concesionada". Del mismo

modo, El gobierno resaltó que "en menos de dos décadas, Chile ha cambiado su rostro, gracias a la verdadera revolución producida en materia de infraestructura". Al respecto, afirmó que debido al sistema de concesiones el país ha visto multiplicar carreteras, autopistas, túneles, aeropuertos, escuelas y embalses, con una inversión que superó los 10 mil millones de dólares en el período comprendido entre 1996 y 2008.

En esta ocasión se indagara en la problemática que tienen los usuarios con respecto al uso y cobro del servicio, en el ámbito prejudicial y también los relativos a las deudas infractoras y partes municipales, de acuerdo a la Ley 20.410. Como así mismo, a los procedimientos que se siguen ante los Juzgados de Policía Local, a su competencia y jurisdicción para conocer y fallar ante las demandas presentadas por las autopistas en el caso del incumplimiento de pago de los usuarios de estas.

Un punto muy importante que destacaremos es el caso de la competencia de los Juzgados de Policía Local dados por la ley, para conocer de estas materias y como aplican los procedimientos al analizar los requisitos de admisibilidad de estas y su tramitación.

Como último punto, quien y como se está efectuando la fiscalización a estas autopistas para el cumplimiento de las normas señaladas en la ley precedente.

CONCEPTOS GENERALES

A. Autopista

Es aquella carretera con calzadas separadas para los dos sentidos de una ruta, cada una de las calzadas puede tener una, dos o más carriles de circulación, sin cruces a nivel.

B. Autopistas de peaje

Las autopistas de peaje, son autopistas o vías en las que es necesario realizar el pago de una tarifa establecida con anterioridad a su uso, la que te permite circular por estos accesos, los pagos se realizan a las concesionarias generalmente. El pago se efectúa en los controles de peaje de conexión con otras carreteras o en el mismo tronco de la autopista. A las explanadas de peaje se las denomina comúnmente “playas de peaje” por comparación física en alusión a extensión.

C. Concesionaria

Las concesionarias son aquellas que se encargan del cobro, uso y mantenimiento de las vías, como estructuras, pasos, señáleticas etc. y en muchos casos también son quienes las han construido.

D. Peaje electrónico

Este sistema que apareció alrededor del año 1983, denominado también telepeaje (en inglés *free flow*), permite hacer el pago sin detenerse, aunque no sin una reducción considerable de velocidad, ya que los dispositivos de lectura, suelen encontrarse en los controles de peaje.

En algunos países como Suiza, por ejemplo, el peaje se paga una vez al año; en otros, solamente pagan peaje los vehículos pesados, o como los casos de nuestro país donde el pago es mensual mediante una boleta que se detalla el cobro por los servicios, los días y horario de las pasadas por estos peajes, también llamados pórticos.

CAPITULO I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

A. Evolución Histórica en el Mundo

La primera autopista del mundo se construyó en Italia en 1924, entre Milán y Varese. Tenía dos calzadas separadas, pero aún no contaba con cruces a distinto nivel.

Posteriormente tenemos la primera autopista española, entre Madrid y Vallecas, seguida por la autopista entre los municipios madrileños de Las Rozas de Madrid y Collado Villalba, se construyó entre 1964 y 1967. La primera autopista conocida como de peaje se construyó en 1969 y se extendía entre Barcelona y Mataró.

En 1972 se finalizó la Autopista del Sur de Sevilla a Cádiz. Finalmente, los dos accesos principales a las terminales del Aeropuerto de Madrid-Barajas, se terminaron convirtiendo en autopistas. Una de las últimas fue el tramo comprendido entre Benavente y Padorne denominada en su totalidad como "Autovía de las Rías Bajas" en Zamora y " das Rías Baixas" en Ourense y Pontevedra. Aunque generalmente, se encuentran cerca de o conectadas a autopistas de peaje, no siendo el caso de esta última.

La existencia de un tipo de vía cuya definición fue acuñada en España, y la evolución de éstas con el tiempo, frecuentemente lleva a confusión, por lo que se enumeran algunas, especialmente:

"Autovía Ruta de la Plata", León-Sevilla, "Autovía del Noroeste", Benavente-Arteixo, "Autovía del Noroeste", Madrid-Las Rozas, "Autovía de la Meseta", no son una autopista, suelen generar confusión. De hecho, por ejemplo se puede mencionar, que Extremadura es una comunidad autónoma, que no posee ni un sólo kilómetro de autopistas, ni siquiera de peaje.

B. Evolución Histórica en Chile

El sistema de concesiones públicas chileno ha incluido la participación de privados en diversas áreas de interés públicos, entre las que se cuenta la construcción y administración de autopistas, aeropuertos, infraestructura para el Transantiago y entidades públicas, siendo la primera categoría la de mayor visibilidad para la población y la de mayor importancia relativa en términos monetarios. Ésta se ha concentrado fuertemente en autopistas y carreteras, tanto urbanas como interurbanas, representando el 88% de las mismas.

En Santiago de Chile, aparece la primera autopista urbana dentro de Latinoamérica, llamada en la actualidad Autopista Central, bajo régimen de concesión para operar sin detener los vehículos dentro del área central comercial de la ciudad, gracias al uso de cobro electrónico.

Entre de las autopistas concesionadas en la actualidad y que cuentan con el sistema de cobro de peaje o electrónico o televia tenemos:

- **Autopista Central:** La concesión vial es por un período de 360 meses (30 años), contado desde la fecha de la firma del convenio entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para el año 2031.

- **Autopista Vespucio Norte Express:** El plazo de la concesión es por un período de 360 meses (30 años), contado desde la fecha de la firma del decreto entre el MOP y el concesionario. De esta forma, su extinción está programada para abril de 2033.

- **Autopista Vespucio Sur:** El plazo original de la concesión era por un período de 30 años, pero de acuerdo a lo establecido en el Convenio Complementario N° 18, fue extendido a un máximo de 38 años. De esta forma, su extinción está programada, como máximo, para el año 2040. La puesta en servicio provisoria de la obra en la totalidad de sus tramos se realizó en noviembre de 2005, tras 23 meses de construcción. El 31 de agosto de 2006, el MOP autorizó la puesta en servicio definitiva de la totalidad de las obras, por lo que a la fecha la concesión se encuentra completamente operativa.

- **Costanera Norte:** El plazo de la concesión es por un período de 30 años (360 meses), contado desde el 1º de julio de 2003, finalizando la misma el 30 de junio de 2033.

En la actualidad en nuestro país encontramos el llamado sistema unificado de tele peajes (TAG), que no solo, este dispositivo te permite transitar por cualquiera de estas autopistas, e incluso se han unidos autopistas interurbana, como por ejemplo en la ruta interurbana 5 Sur en el tramo Santiago - Talca, Autopista del Maipo, en la autopista suburbana, paralela a la anterior, Acceso Sur de Santiago, la ruta 68, Santiago - Valparaíso y Santiago Viña del Mar, la Autopista Internacional Los Libertadores, en la Ruta 160 Concepción - Arauco entre San-Pedro y Coronel, en la Ruta 5 Norte entre La Serena – Coquimbo, en el tramo chileno; así como el troncal Aeropuerto Arturo Merino disponen que aunque disponen algunos con sistema de tele peajes autónomos, no interoperables con el sistema TAG, se han integrado para la comodidad del usuario, quien puede optar por el pago manual o ingresar por vía especial utilizando el sistema de cobro electrónico como medio de pago.

CAPITULO III. AUTOPISTAS CONCESIONADAS EN SANTIAGO

En Santiago existen 4 autopistas urbanas, estas autopista urbanas son usadas por todo tipo de vehículos quienes tienen la posibilidad de transitar más expedita y rápidamente ya que no cuenta con semáforos y también le permite transitar a una velocidad mucho más alta que la velocidad normal que la ley exige en la calles de Santiago que son 60 Km/h, pero este servicio tiene un valor por cada pórtico como ese valor varía de acuerdo a la hora que sea utilizado el servicio de las vías concesionadas siendo estas vías:

- A. Autopista Central**
- B. Costanera Norte**
- C. Vespucio Norte Express**
- D. Vespucio Sur**

A. Autopista Central

Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas (MOP) N° 4153, del 14 de septiembre de 2000, publicado en el Diario Oficial N° 36.853, del día 4 de enero de 2001, se adjudicó el Contrato de Concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada “Sistema Norte - Sur”, al Consorcio licitante denominado “Autopista Norte - Sur S.A.”, formado por las empresas: Grupo Dragados S.A., SkanskaProjektutveckling&Fastigheter AB, Empresa Constructora Brotect S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A., quienes constituyeron la “Sociedad Concesionaria Autopista Norte-Sur S.A.”,

correspondiente al año. El decreto de adjudicación se suscribió y protocolizó en la Notaría de Santiago de Don José Musalem Saffie, Repertorio N° 2517/2001 del 19 de marzo de 2001. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas (MOP), en forma y plazo, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del DFL MOP N° 164 de 1991.

Por Resolución DGOP N° 829 (Exenta), de fecha 27 de julio de 2001, se autorizó a la Sociedad Concesionaria a cambiar su nombre o razón social por “Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.” En virtud de tal autorización, se procedió con fecha 30 de julio de 2001, En ella se acordó sustituir el nombre de la Sociedad por el de “Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.”, tomando en consideración aspectos representativos de su operación, tales como fluidez, núcleo y convergencia, entre otros. se procedió con fecha 27 de noviembre 2003 a reducir a escritura pública el acta de la junta extraordinaria de accionistas de la Sociedad Concesionaria, En ella se acordó modificar el domicilio social, reemplazando el Artículo Segundo de los estatutos de la Sociedad, por el siguiente: “El domicilio de la Sociedad será la comuna de San Bernardo, Provincia de Maipo, Región Metropolitana, sin perjuicio de las agencias o sucursales que el directorio acuerde establecer en otras ciudades del país o en el extranjero

Esta autopista se extiende mediante dos ejes en la capital, y contempla 60,5 km de longitud: 39,6 km correspondiente a la Ruta CH-5, y 20,9 km

correspondientes a la Avenida General Velásquez (Ruta CH-74). Algunos sectores se encuentran en operación desde el 1 de diciembre de 2004. Para fines de 2006 ya se encuentra en funcionamiento el eje completo, cruzando la metrópolis en no más de 30 minutos, desde la unión con el eje Norte Sur en San Bernardo, por el Sur (Ruta CH-5 Sur) y por el Norte, en Renca, volviéndose a conectar con el eje citado que en ese tramo ya se conoce como Ruta CH-5 Norte.

➤ **Eje Norte Sur:** Este tramo se ubica entre el enlace de la Ruta CH-5 y Avenida Américo Vespucio Norte, en la comuna de Quilicura, y el extremo norte del Puente Maipo, en la comuna de San Bernardo. Cuenta con 49 pasos superiores e inferiores, dos puentes, 19 pasarelas peatonales y 114 hectáreas de áreas verdes. Atraviesa 11 comunas. Es la ruta más concurrida de los dos tramos de la Autopista Central ya que circula más cerca del centro de la capital y por más sectores habitacionales. El tramo que recorre la comuna de Santiago, lo hace en conjunto con la línea 2 del Metro. Su hito 0 está en el paso bajo nivel de Alameda, donde se divide entre norte y sur.

En los alrededores de ésta ruta se puede encontrar lugares destacados de la capital como el Museo Nacional de Historia Militar, el Palacio Cousiño, el Parque O'Higgins y el Centro de Justicia de Santiago.

➤ **Eje General Velásquez:** Su identificador nacional es Ruta CH-74. Se extiende desde 1,7 km al sur del nudo Quilicura, por el norte, hasta el sector Las Acacias por el sur, con una longitud de 20,9 km (en ambos puntos se conecta al eje norte-sur). Cuenta con 32 pasos superiores e inferiores, diez trincheras, dos plazas terraza, tres puentes, seis pasarelas peatonales y 60 hectáreas de áreas verdes. El hito más importante de este eje es el Túnel Alameda, de 390 metros de longitud, que atraviesa la Alameda del Libertador Bernardo O'Higgins, el cual, desde mediados de 2006 ya se encuentra en funcionamiento. En su recorrido atraviesa 8 comunas del Gran Santiago.

Este brazo de la Autopista Central, tiene una importancia crucial para el proyecto Portal Bicentenario, el cual ya está en construcción pues lo bordea en toda su longitud y le permitirá una rápida conexión con otros puntos de la capital¹.

B. Costanera Norte

La autopista Costanera Norte se extiende conectando el sector nororiente de Santiago con el Aeropuerto Internacional Comodoro Arturo Merino Benítez y la ruta 68-CH, que une Santiago con Valparaíso. Fue inaugurado el 12 de abril de 2005 y a partir del día 13, comenzó a hacerse efectivo el cobro.

¹ Ver anexo 1

- **Eje Oriente-Poniente** Este eje es la Costanera Norte en sí, empezando por la ribera norte del río Mapocho, entre el puente La Dehesa (comuna de Lo Barnechea) en el sector nor-oriente de la capital, y terminando en Américo Vespucio Poniente (comuna de Cerro Navia) en la intersección con la Ruta CH-68 Santiago/Valparaíso, en el sector poniente. Contempla un túnel bajo el cauce del río Mapocho, en una extensión de 4 km, en el sector Bellavista - Vivaceta, y un tramo de 2,7 km al costado norte del actual cauce del río, entre Los Saldes y Bellavista. Extensión: 35 km y 3 pistas por sentido, incluyendo 24 enlaces, 7 atravesos, 14 puentes y pasarelas peatonales. Atraviesa 11 comunas.
- **Eje Kennedy:** Este eje tiene una longitud de 7,4 km y consiste en un mejoramiento de la existente Avenida Kennedy, entre Avenida Tabancura (Nudo Estoril), en la comuna de Las Condes, hasta el puente Lo Saldes (Nudo Lo Saldes), en la comuna de Vitacura. Sus obras más importantes son la construcción en desnivel del enlace Estoril, mejoramiento y construcción de 3 hectáreas de áreas verdes y un sistema de iluminación en su trazado. Cabe destacar que la autovía norte entre Américo Vespucio y la Rotonda Pérez Zujovic no tiene geometría de autopista, ya que las entradas/salidas son a 90 grados y no hay una marcada separación entre las viviendas y la calzada.
- **El Túnel San Cristóbal,** también llamado Túnel El Salto-Kennedy o Variante Vespucio-El Salto-Kennedy, consiste en un sistema

de dos túneles paralelos que cruzan en sentido norte-sur el Parque Metropolitano de Santiago de Chile, conectando las comunas de Providencia y Huechuraba. Se puede recorrer en un tiempo de entre 3 y 5 minutos, lo que facilita el desplazamiento de los santiaguinos en automóvil al optimizar los viajes dentro de la capital. El Túnel que descarga hacia el norte en Huechuraba lo hace en Autopista Vespucio Norte Express, conectándose con la bajada de La Pirámide. La descarga hacia la zona oriente, por su parte, se hará en dos sentidos, uno hacia el Eje Kennedy de la Autopista Costanera Norte y otro por Avenida El Cerro, evitando así la subida de La Pirámide, que hoy se ve colapsada.

La concesión, que representó una inversión de 70 millones de dólares, contempló la construcción de obras de vialidad superficial para la conexión directa entre el norte y oriente de Santiago. Ambos túneles unidireccionales cuentan con equipamiento de seguridad del más alto estándar, con dos pistas de 3,5 metros por dirección. La obra vial, que atraviesa tres comunas del Gran Santiago (Huechuraba, Recoleta y Providencia), contempla también servicios al usuario, tales como vehículos y teléfonos de emergencia, grúas, cámaras con sistema de circuito cerrado, monitoreo de tráfico, detección de accidentes, vías de evacuación (8 galerías, 7 peatonales y 1 vehicular), sistemas de señalización variable, ventilación y detección de incendios, entre otros.

El Túnel San Cristóbal opera bajo el sistema de free flow (cobro remoto de peaje), lo que implica que quienes accedan al Túnel deberán contar con su respectivo Televía.

El Túnel, en realidad, atraviesa el Cerro Tupahue y no el San Cristóbal, pero suele denominarse popularmente de esta forma a todo el Parque Metropolitano de Santiago, por lo que se utilizó el mismo nombre para el Túnel.²

C. Vespucio Norte Express

Autopista Vespucio Norte Express conecta el sector de El Salto (comuna de Huechuraba), con la Ruta CH-78 Santiago/San Antonio, a través de la Avenida Américo Vespucio. Contempla una longitud de 29 km de doble calzada, 25,5 km de calles de servicio, cuatro puentes, 20 estructuras entre pasos a desnivel y enlaces, 25 pasarelas peatonales, 22 paneles de información dinámica y vallas segregatorias de vías expresas en toda su longitud. Fue inaugurada el 4 de enero de 2006³.

D. Autopista Vespucio Sur

La Autopista Vespucio Sur fue inaugurada el 29 de noviembre de 2005 y recorre la Avenida Américo Vespucio entre Avenida Grecia en las comunas de Peñalolén y Ñuñoa y la Ruta CH-78 Santiago/San Antonio, en la comuna

² Ver anexo 2

³ Ver anexo 3

de Maipú. Cuenta con 29 pasarelas peatonales, 42 intersecciones desniveladas de las vías principales y secundarias, 15 pórticos de cobro automático, cruces peatonales cada 400 metros y 27 hectáreas de nuevas áreas verdes, plazoletas, glorietas, sectores de paseo, de descanso; además de barreras acústicas donde haya centros educacionales y colectores destinados al encauzamiento de las aguas lluvias. Parte del bandejón central de la autopista fue utilizado para la construcción de las Líneas 4 y 4A del Metro de Santiago, desde la rotonda Grecia hasta la estación La Cisterna, en la intersección con la Gran Avenida José Miguel Carrera. Un hito importante de esta Autopista, es el Túnel Vicuña Mackenna, de 287 metros de longitud, que atraviesa por debajo de la avenida Vicuña Mackenna, cercano a la estación homónima del Metro de Santiago⁴.

El diseño de las autopistas contempla por lo general vías rápidas, diseñadas para altas velocidades, con la intención de mitigar la congestión vehicular, disminuyendo en el tiempo de traslados, protegidas del exterior, afectas a cobro, también llamadas vías expresas; y las calles de servicio, para el flujo local, completamente gratuitas.

⁴ Ver anexo 4

CAPITULO IV. DEL DISPOSITIVO ELECTRONICO TAG

1. Dispositivo Electrónico

El TAG es el dispositivo electrónico del Sistema de Peaje Free Flow, que se instala en el parabrisas del vehículo.

El TAG es interoperable, lo que significa que se puede utilizar el mismo dispositivo para transitar por las cuatro autopistas concesionadas de Santiago: Autopista Central, Vespucio Norte Express, Costanera Norte y Vespucio Sur⁵.

De acuerdo a la Ley del Tránsito, es obligación el uso del TAG o un sistema habilitado como el Pase Diario Único, para circular por todas las autopistas urbanas. Los usuarios deben pagar por cada pórtico y ese valor será de acuerdo al horario que se realice el uso, las concesiones establecen un valor de acuerdo este.

2. Pórtico

Se denomina pórtico a la estructura metálica que se encuentra en la autopista el cual en su parte superior posee dispositivos de lectura electrónica, esa estructura permite que registrar a los vehículos cuando hacen uso de las vías concesionadas, enviando en línea y registrando su información en los sistemas de las autopistas concesionadas, registra las pasadas y fotografía de

⁵ Ver anexo 5

los vehículos como también le permite a los usuarios ver el costo que tiene cada tramo de la vía concesionada⁶.

3. Relación entre el pórtico Y el dispositivo electrónico (TAG)

Para cumplir con los estándares de una autopista, el cobro electrónico de peajes TAG es un sistema que permite realizar el pago de la tarifa de peaje sin necesidad de una transacción física, sino que mediante tecnología de comunicación remota se puede realizar la transferencia de manera automática y sin que el vehículo tenga que detenerse por completo asegurando una velocidad constante del flujo y no generar congestión vehicular. Esta tecnología también es conocida como telepeaje o free flow.

El sistema funciona electrónicamente entre un pórtico estructura metálica que se encuentra en la autopista el cual en su parte superior posee dispositivos de lectura electrónica, y un dispositivo denominado TAG o televía, el cual va montado en el parabrisas del automóvil y recibe y envía información al pasar por el pórtico.

Este sistema inalámbrico se ha convertido en la vanguardia en el cobro inteligente del uso de las autopistas, sobre todo en países de alto caudal vehicular. Argentina, Australia, Canadá, Chile, Estados Unidos, Portugal, Israel entre otros, lo utilizan en sus autopistas tanto inter-ciudades como urbanas.

⁶ Ver anexo 6

Ampliamente utilizado en autopistas de peaje, es necesario que el usuario adquiera y coloque un pequeño dispositivo transmisor/emisor dentro del vehículo denominado "transponder", de modo que no es necesario parar para pagar por el uso de la autopista, ya que al pasar por el puesto de cobro de peaje, el sistema identificará al usuario y realizará la transacción automáticamente. De este modo se logra una considerable reducción de colas y tiempos de espera. Las tecnologías utilizadas inicialmente obligaban al vehículo a reducir su velocidad a 20 o 30 Kph, hoy en día, existe la tecnología para transitar a 100% de la velocidad normal.

Noruega ha sido el mayor a nivel mundial en el uso generalizado de esta tecnología. El primer uso exitoso de ETC fue en la ciudad de Bergen, en 1986, cuando entró en operación como complemento al cobro tradicional con casetas de cobro de peaje. En 1991, Trondheim introdujo por primera vez a nivel mundial el cobro completamente automático a velocidad normal de operación, sin complemento del cobro manual. Hoy Noruega tiene 25 carreteras con peaje operando al 100% con ETC.

Estados Unidos es el otro país que cuenta con un uso amplio de telepeajes, pero como complemento al cobro manual en casetas de peaje.

4. Reglamentación para su adquisición y uso

Las concesionarias otorgan a los usuarios el dispositivo a través de un contrato llamado "Contrato Arrendamiento Televia" esto a partir 12.02.2007 la entrega del TAG por concepto de Comodato quedo reemplazada por el de arrendamiento del dispositivo.

Este nuevo Contrato tiene algunas de las siguientes cláusulas:

- I. El cliente autoriza un cargo por concepto de arriendo en su facturación mensual cuyo valor máximo mensual será de 0,02198 UF más IVA.
- II. El cliente se obliga a instalar en el vehículo individualizado, el Televia entregado en arrendamiento.
- III. El cliente contará con una garantía de operación permanente del televia, de modo que el dispositivo será reemplazado por la concesionaria toda vez que esté presente fallas por causas no imputables al cliente. En el caso que esta se deben a causas que le sean imputables, este deberá pagar un valor por concepto de indemnización cuyo monto será el señalado en la cláusula octava del Convenio Televia. Igual indemnización podrá aplicarse en el caso de hurto, robo o extravió del Televia., cuyo monto es de 1 UF.

IV. La Garantía se perderá también en el caso que el cliente no pague los montos asociados al cargo por arrendamiento, señalado en la cláusula primera.

Estos contratos tienen para los usuarios derechos y obligación como;

A) Declaraciones de los usuarios para adquirir un TAG.

- ✓ El Cliente declara que, respecto de cada Vehículo individualizado en el presente documento, no ha suscrito ningún otro Contrato de Arrendamiento de Televía ni de comodato que se encuentre vigente.
- ✓ El Cliente declara ser propietario de cada Vehículo individualizado en el presente documento o, en su defecto, que comparece en representación, con poder autorizado ante notario público, de su legítimo dueño.

B) Derechos de los usuarios con respecto al contrato del TAG

- ✓ Utilizar el Televía dentro del Sistema Interoperable.
- ✓ Informar a la Concesionaria con la cual se suscribió el contrato de cualquier falla o deterioro del Televía, a objeto que se le otorgue la garantía en los términos y condiciones señaladas en el presente Contrato.

- ✓ Que se resguarde su privacidad respecto de la información e imágenes que se hayan generado a partir del sistema de cobro de Tarifas o Peajes, de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente.
- ✓ Devolver el Televía a la concesionaria poniendo término al Contrato, en cualquier momento.

C. Obligaciones de los usuarios al firmar y adquirir el TAG

- ✓ Instalar el Televía en el Vehículo para el cual fue entregado, de manera fija y conforme al Instructivo de Uso y Cuidados del Televía que se entrega al Cliente.
- ✓ Restituir el Televía a la Concesionaria al término del Contrato.
- ✓ Informar a la Concesionaria, ya sea personalmente en sus oficinas, vía telefónica, correo electrónico o sitio Web, sobre cualquier cambio en su domicilio.
- ✓ Informar a la Concesionaria cualquier cambio en la propiedad del Vehículo, mediante la entrega de la documentación que acredite dicha transferencia, siendo responsable del pago de las respectivas Tarifas o Peajes hasta el cumplimiento de esta obligación.
- ✓ Permitir, en cada oportunidad que sea requerido formalmente y por suscrito por personal autorizado por la Concesionaria, la realización de las inspecciones necesarias para el correcto uso y funcionamiento del Televía.

D. Circular sin TAG

Cuando el vehículo no tiene dispositivo la ley faculta a las autopistas a vender un Pase diario, es el Único que habilita el uso de las autopistas urbanas concesionadas de la ciudad de Santiago por un día calendario dentro de la vigencia del mismo para los vehículos que no tienen dispositivo TAG, estos pases diarios pueden ser adquirido por los usuarios antes o después de la utilización del servicio de las vías concesionadas en un tiempo limitado desde la fecha del uso y paso por el p^ortico, existen dos tipos:

- **Pase Diario Único:** Regulariza el uso desde antes del tránsito hasta 2 días después de circular sin Tag habilitado.

- **Pase Diario Único Tardío:** Regulariza el uso desde el tercer día o hasta 20 días después de circular sin Tag habilitado.

Estos pases diarios también están limitados ya que un vehículo puede comprar un máximo de 15 pases diarios anualmente. Estos pases diarios tienen un costo único⁷.

Las autopistas concesionarias tienen como requisito usar un dispositivo o comprar un pase diario, a los vehículos que no cumplen con este requisito se les denominan vehículos infractores y la ley establece sanciones a los vehículos que cometen infracción las que analizaremos más adelante.

⁷ Ver anexo 7

CAPITULO V. DE LOS TIPOS DE INFRACTORES

Para poder aplicar un determinado procedimiento, debemos distinguir si se está frente a un usuario que contrato el servicio y se encuentra en estado de morosidad o si estamos ante un usuario infractor para eso debemos realizar la siguiente distinción:

1. Vehículos Infractores

Se les denomina a dos tipos de usuarios que utilizan el sistema de las vías concesionadas con sus vehículos, ya sea el circular por las vías sin dispositivo o con el dispositivo inhabilitado, estos infractores son denominados;

➤ Infractor Puro

Se denomina Infractor puro al usuario que hace uso del servicio de las vías concesionadas con sus vehículos y que no poseen dispositivo, y tampoco compran un pase diario, estos usuarios son sancionados por la ley 18.290 artículo 114.

➤ Infractor Moroso

Se denomina infractor moroso al usuario que hace uso de las vías concesionadas con sus vehículos que se encuentran con el TAG o dispositivos inhabilitado por no pago de la facturas con las concesionarias (Autopista

Central, Vespucio Norte Express, Costanera Norte y Vespucio Sur), esta inhabilitación la realiza la concesión solamente en su tramo.

La ley faculta a la autopista a la inhabilitación el servicio cuando el usuario no paga sus facturas, esta inhabilitación exige como requisito para la concesionaria enviar carta certificada al domicilio del usuario informándole dicha situación, previo a la inhabilitación.

Estos infractores son sancionados por multas de acuerdo a la ley 18.290 artículo 114 y también previa demanda ante el Juzgado de Policía Local se podrían ver sancionados a un monto equivalente a cinco veces lo adeudado o, en caso de reincidencia, a quince veces.

En ambos casos tanto como para los infractores puros e infractores morosos la multa no podrá exceder las 20 UTM. Inscribiendo dicha multa el registro de vehículo motorizado.

CAPITULO VI. DE LOS PROCEDIMIENTOS APLICABLES

1. Procedimiento Prejudicial

El inicio del cobro por el servicio es realizado por la concesionaria, mediante la emisión de una factura, la cual es enviada a los destinatarios para el pago de esta, si el cliente no ha objetado su documento de cobro en el plazo de 30 días corridos desde la fecha de su vencimiento de manera escrita esta se tendrá por no objetada, quedando el monto señalado establecido en la factura.

La cobranza de documentos pendientes podrá ser cobrada internamente por la concesionaria, o ser asignada a empresas de cobranza prejudicial y judicial, para que realicen acciones de cobro, según la legislación vigente.

De conformidad a la Ley N° 19.628, la concesionaria se encuentra facultada para publicar la deuda morosa que el cliente mantenga con ella, pudiendo hacer las publicaciones e insertos correspondientes.

El servicio de cobranza y recaudación en las etapas de morosidad pre judicial se realizan todas las acciones con el fin de obtener el pago de las cuentas morosas en el menor tiempo posible, señalando las siguientes:

- Gestión de cobranza telefónica (centralizadas Call Center)
- Envío masivos y personalizados de, SMS e E-mails
- Envío de correspondencia Postal (Cartas de Cobranza)
- Gestión de cobranza en terreno
- Recaudación

2. Procedimiento de aplicación de multas

La infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 114 del decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio de Justicia, de 2007, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado, ley N 18.290, se someterá a las siguientes reglas con respecto a las multas por ocupar las autopistas sin dispositivo o con el dispositivo inhabilitado:

1.- Un vehículo pasa por un pórtico de cobro electrónico de peaje sin el dispositivo TAG habilitado, es detectado por los equipos de la concesionaria, la concesionaria tras verificar que no ha habido pase diario ni tardío, informa las listas de los presuntos infractores al Ministerio de Obras Públicas (esto puede tomar un tiempo de 30 a 45 días).

2.- Los inspectores fiscales del Ministerio de Obras Públicas deben validar la información, y posteriormente la remiten al director de la Dirección de Administración y Finanzas (DAF) de la Municipalidad respectiva, correspondiente a la jurisdicción donde se produjo la infracción.

3.-El Director de la Unidad de Administración y Finanzas comunicará la constancia al infractor, mediante carta certificada con su firma electrónica dirigida al domicilio que éste tenga anotado en el Registro de Vehículos Motorizados, o en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o en otro registro que lleve el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Para estos efectos, se aplicará respecto del Director de la Unidad de Administración y Finanzas, lo dispuesto en el inciso cuarto y quinto del artículo 114º ley N 18.290

Los funcionarios autorizados que la sorprendan enviarán una constancia de la misma por medio de archivos digitales al Director de la Unidad de Administración y Finanzas o quien haga sus veces, de la municipalidad respectiva, para efectos de su comunicación al infractor y su previo cobro en sede administrativa. El usuario una vez recibida la carta certificada puede concurrir dentro de 5º día a pagar la multa, con una reducción de un 30% en su valor (que está fijado por la ley en una UTM). La multa que fuere legalmente procedente por dicha infracción, y la posibilidad de concurrir a la Tesorería Municipal respectiva a pagar la multa correspondiente, reducido su valor en un 30%, dentro de quinto día de recibida la carta certificada.

Si no concurre, la Unidad de Administración y Finanzas denunciara al Juzgado de Policía Local respectivo.

3º. En esta comunicación deberá constar, a lo menos, la individualización de su destinatario y, si se supiere, el número de su cédula de identidad; la comunicación de la infracción que se le imputa y el lugar, día y hora en que se habría cometido, con indicación de la constancia referida en el numeral anterior; la placa patente y clase del vehículo involucrado.

Entre ambas reparticiones (Ministerio de Obras Públicas y Dirección de Administración y Finanzas) tienen un plazo máximo de seis meses para la tramitación, ya que de lo contrario prescribe la infracción y no puede aplicarse la multa.

4. Recibida la denuncia de la Dirección de Administración y Finanzas, y el usuario no concurre a solucionar la multa, la tesorería informa al Juzgado de Policía Local este juzgado debe citar al infractor, en los términos previstos en el inciso tercero del artículo 3°, pudiendo utilizar tanto el Juez como el Secretario su firma electrónica, entendiéndose practicada esta diligencia cuando la respectiva carta certificada sea dejada en un lugar visible del domicilio del infractor. La denuncia se tramitará conforme a las reglas generales establecidas en esta ley.

7. Si el infractor no concurre a la audiencia, el Juez dicta sentencia de multa.

Entre ambas reparticiones (Dirección de Administración y Finanzas y el Juzgado de policía local) tienen un plazo máximo de nueve meses para la tramitación, ya que de lo contrario prescribe la infracción y no puede aplicarse la multa.

8. Tras la sentencia, el secretario del tribunal tiene un plazo de hasta dos meses para informar las multas no pagadas al Registro, para su anotación.

La Ley ordena al Servicio que, en diciembre de cada año, confeccione una nómina de todos los vehículos que tengan multas impagas al 30 de noviembre. Durante el mismo mes de diciembre, la nómina se envía a todas las municipalidades del país. Esa información es la que se utilizará para el proceso de renovación de permisos de circulación.

El permiso de circulación sólo puede renovarse si no figuran multas impagas, o si éstas se pagan junto al permiso. Si se ha pagado la multa después del 30 de noviembre, y antes de ir a pagar el permiso, la presentación de los comprobantes de pago permite renovar el permiso.

Cuando la multa se paga, la Municipalidad respectiva tiene que informar al Registro, y remite el arancel (\$2.700), para que se proceda a la eliminación. Se desarrolló un portal en Internet para operar este Registro, que se actualiza permanentemente, y tanto el ingreso como la eliminación de las multas son automatizados, de manera que no tienen demora.

Adicionalmente los Juzgados y las Municipalidades pueden acceder directamente a este portal Internet.

Aun así, pueden transcurrir algunos meses entre que se comete la infracción y la multa aparece en el Registro, y esto se debe principalmente a los procedimientos de policía local, que son muy formales y deben ser respetados paso a paso.

3. Normas que regulan las multas

1- Ley Nº 18.290 del Tránsito, estipulan en su Art. 114. “En los caminos públicos donde opere un sistema electrónico de cobro de tarifa o peaje, solo podrán circular los vehículos que estén provistos de un dispositivo electrónico u otro sistema complementario que permita su cobro.

Los equipos y demás medios utilizados para la implementación de este sistema, constituyen equipos de registro de infracciones, rigiéndose por lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 3º y en el artículo 24, ambos de la ley 18287 y en el artículo 4º de esta ley, salvo en lo previsto en sus incisos quinto, sexto séptimo y octavo. Los estándares técnicos y condiciones de instalación funcionamiento y condiciones de instalación, funcionamiento y uso de los mismo serán regulados por le solo ministerio de obras públicas”.

Dicha Ley establece que el Ministerio de Obras Públicas denunciará ante el Juzgado de Policía Local respectivo, que has circulado por una autopista concesionada, sin Tag o Pase Diario Único, aplicándose en tu contra una multa por una infracción de tránsito de carácter grave.

2.- Ley Nº 18.287 procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.

Serán los juzgados de policía local quienes son los facultados de las sanciones y multas correspondientes a las deudas de concesiones

5.- Ley N° 15.231, Art. 54 sobre organización y atribuciones de los Juzgados de Policía Local

Artículo 54º- Los Jueces de Policía Local que sean abogados podrán aplicar, separada o conjuntamente, las siguientes sanciones en las materias a que se refiere el artículo 13.o de la presente ley:

- a) prisión en los casos contemplados en la presente ley;
- b) multa de hasta dos sueldos vitales;
- c) comiso de las especies materia del denuncia, en los casos particulares que señalen las leyes y las ordenanzas respectivas.

Entonces la Ley N° 15.231, Art. 54 autoriza al Juzgado de policía local a sancionar a los usuarios que sean infractores por el no pago de las multas o por no pago de la sentencia ejecutoriada por el Juzgado de policía local.

4.- Ley N° 18.695, Art. 13 Orgánica Constitucional de Municipalidades.

Artículo 13 letra C, El patrimonio de las municipalidades estará constituido también por “Multas de los JPL por infracciones a la Ley de tránsito captadas por equipos de registro (TAG)”.

5.- Ley de Concesiones N° 20410 / Artículo 42

Cuando el juez condene al pago en los términos señalados en el inciso anterior, además de lo debido, aplicará una multa de cinco veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a quince veces el

monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales. Para los efectos de la reincidencia se considerarán solamente las sentencias ejecutoriadas de condena dictadas en el período de tres años anteriores a la fecha de inicio del respectivo proceso. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley N° 18.287. En caso alguno las multas aplicadas podrán ser pagadas si no se acredita haber pagado previamente el capital adeudado más los intereses y las costas determinados en la sentencia condenatoria respectiva.

Esta Ley castiga la morosidad en el pago de la tarifa o peaje con una sanción equivalente a cinco veces lo adeudado o, en caso de reincidencia, a quince veces. En ambos casos la multa no podrá exceder las 20 UTM.

4. Prescripción de multas

La prescripción, es una forma de adquirir el dominio de los bienes o derechos o de extinguir acciones y derechos ajenos, por no haberse ejercido estos derechos y acciones durante cierto lapso de tiempo.

Para que prescriba la acción del acreedor a cobrar la multa siempre debe ser alegada en juicio en la practica la prescripción se alega a través de un escrito que se presenta al tribunal de policía local personalmente o patrocinado por un abogado habilitado para el ejercicio de la profesión.

5. Leyes que regulan las prescripción de las multas

Son dos leyes las que abordaremos, la primera es la ley N°15.231, Sobre Organización y Atribuciones de Los Juzgados Policía Local. La segunda ley N° 18.287, Que Establece el Procedimiento Ante Los Juzgados de Policía Local

➤ PRESCRIPCION EN LA LEY N° 15231

Esta ley en su artículo 54° señala:

- I. que Las sanciones impuestas por infracciones o contravenciones prescribirán en el término de un año, contado desde que hubiere quedado firme la sentencia condenatoria.
- II. Prescribirán en el plazo de seis meses, contados desde la fecha de la infracción, las acciones persecutorias de la responsabilidad por contravenciones.
- III. En los casos de infracciones a la Ley General de Urbanismo y Construcciones, el plazo de prescripción será de cinco años, contado desde que la infracción se haya consumado
- IV. La prescripción de la acción se interrumpe por el hecho de deducirse la demanda, denuncia o querrela ante el Tribunal correspondiente, pero si se paralizare por más de un año, continuará corriendo el plazo respectivo.

De acuerdo a esta normativa, las multas (sanciones impuestas) cursadas por infracciones o contravenciones a la ley del tránsito, prescriben en el término de un año contado desde que hubiere quedado a firme la sentencia condenatoria

Que la sentencia se encuentre firme, significa que en contra de ella no procede ningún recurso, o si el procedimiento, el plazo para interponerlo se encontrare vencido o los recursos ya fueron resueltos

Por tanto, si la sentencia que fija la multa se encuentra firme y ha transcurrido más de un año desde este hecho, puede alegarse la prescripción de ella.

En el mismo artículo se habla de una prescripción de seis meses sin embargo el tribunal a su juicio no es aplicable para las multas cursadas con sentencia firme como lo señalamos si no que su objeto es prescribir las acciones que persiguen la responsabilidad contravencional por ejemplo una infracción de la ley de TAG después de transcurridos 6 meses de cometidas esta sin que haya sido denunciada en este plazo o que no haya sido notificada al registro de multas de tránsito.

➤ **Prescripción en la Ley n°18287**

La segunda de las leyes citadas, también trata la prescripción en el artículo 24, de la siguiente forma:

Tratándose de las denuncias señaladas en el inciso tercero del artículo 3º, el Secretario del Tribunal, cada dos meses, comunicará las multas no pagadas para su anotación en el Registro de Multas del Tránsito no pagadas. Mientras la anotación esté vigente, no podrá renovarse el permiso de circulación del vehículo afectado. El plazo de prescripción será de tres años, contado desde la fecha de la anotación.

En las denuncias que expresa el inciso tercero del artículo 3 ° son por infracciones a las normas del tránsito.

- 1- El infractor no se encontrare presente y la citación se deje en el vehículo sin adherirse.
- 2- Y cuando la citación no hubiere sido dejada en el vehículo por encontrarse en movimiento.

De esta forma, para que la prescripción de la multa cursada por infracción a la ley de tránsito sea de 3 años y no de 1 año, la infracción debe haber sido cursada en laguna de las situaciones descrito, vale decir que haya sido cursada a la patente del vehículo y no al conductor.

Por lo cual las multas por manejar sin tag, son cursadas por encontrándose el vehículo en movimiento, la prescripción es la de 3 años contados desde la notación en el registro de multas de tránsitos.

6. Procedimiento de cobro Judicial

Este procedimiento, continúa después de ser infructuoso el procedimiento prejudicial, esto quiere decir que el usuario ya fue notificado del cobro y este no se ha hecho presente para pagar la deuda o llegar a un acuerdo de pactar la deuda.

Como se señaló precedentemente son Los Juzgados de Policía Local los llamados a conocer, de los procedimientos ante el no pago del servicio, las normativas que se le atribuyen y le dan facultad son las siguientes:

- ✓ Ley N° 18.287 Procedimiento Ante Los Juzgados De Policía Local.
- ✓ Ley N° 15.231, Art. 54 Sobre Organización Y Atribuciones De Los Juzgados De Policía Local
- ✓ Ley N° 18.695, Art. 13 Orgánica Constitucional de Municipalidades.

7. Etapas en Procedimiento Judicial

En esta etapa, la judicial, ya se ha hecho ingreso una demanda en un Juzgado de Policía Local, cuyo proceso tiene las siguientes características:

➤ Presentación de la Demanda

La presentación de demanda es un requerimiento para que declare la existencia de la deuda y se condene al pago de ella al usuario moroso.

➤ **Solicitud de medida precautoria**

En conjunto con la presentación de la demanda se puede solicitar como medida precautoria al tribunal que temporalmente un bien del demandado no pueda ser objeto de actos y contratos de acuerdo al artículo 790 del Código de Procedimiento Civil, por lo general será un mismo vehículo con el que se ha cometido la infracción.

➤ **Comparendo**

Este se realiza una vez notificado el deudor cuyo acto procesal tiene como finalidad que concurran las partes y así poder lograr acuerdos o fijar las posiciones contradictorias.

➤ **Dictación de sentencia**

Sentencia definitiva consiste en la decisión final del juez respecto de la demanda presentada y de todos los aportes hechos por la concesionaria o el cliente.

CAPITULO VII. DEL CUMPLIMIENTO EN LA TRAMITACION Y COMPETENCIA ANTE LOS JUZGADOS DE POLICIA LOCAL

En la actualidad las autopistas concesionadas se encuentran reguladas por ley de acuerdo a lo señalado anteriormente, **lamentablemente en la práctica no son fiscalizadas lo cual ha permitido que la autopistas** realicen acciones en el tema de cobranza mediante empresas de cobranzas, que no son fiscalizadas por las autoridades competentes. No existen medios de fiscalización para asegurar el cumplimiento y transparencia en las acciones realizadas hacia los deudores morosos, esto ha llevado a que las empresas de cobranza en el transcurso de este tiempo han generado una estrecha relación con algunos juzgados de policía local, de tal forma que tanto el tribunal como la empresa de cobranza generen ganancias millonarias, realizando los medios de cobros de los deudores morosos de acuerdo al artículo 42° de la ley, ya que como informare más adelante se darán cuenta de la conexión que tienen que tener entre ambas entidades para tener esos dineros.

Desglosare el artículo 42° de tal forma de explicar que pasa con la relación y ganancia que tienen entre las empresas de cobranzas y los Juzgados de policía local.

De acuerdo al artículo 42 estipula que” **Cuando el usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarlo judicialmente, reajustado según la variación del Índice de**

Precios al Consumidor, más los intereses máximos convencionales y las costas.”

En la práctica a los clientes en sus boletas les registra el cobro de los intereses máximos convencionales más día de mora como dice la ley. Lamentablemente las concesionarias tienen contrato con varias empresas de cobranza para realizar el cobro de estas morosidades, como SICC, ACKOFF, SERBANC y FERNANDEZ Y FERNANDEZ, entre otras.

En los contratos que tienen la autopistas concesionadas con estas empresas autorizan a que las empresas de cobranza le realice a sus deudores un cobro que va desde el 18% y un 25% del capital de la deuda, según concesionaria, como gasto de cobranza. En los casos que aún no están con demanda se les cobra entre un 11% y un 15% del capital adeudado, sobrepasando todos los máximos convencionales establecidos, razón por la cual está generando que los clientes no estén pagando.

Al tener este tipo de contrato para las empresas de cobranzas es importante tener signado un rol en sus deudores de tal forma de poder cobrar el máximo de los porcentajes, entonces una vez que llegan las nóminas con los deudores a la empresa de cobranza se envían en forma inmediata al tribunal y estos les asignan un rol dentro de 24 horas. Así las empresas de cobranzas pueden cobrar un porcentaje más alto autorizado por las autopistas, pagándoles al tribunal una suma de dinero por cada rol.

Artículo 42° Será competente para conocer del cobro judicial, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley N° 18.287, el juez de policía local del territorio del domicilio del usuario.

En la práctica las empresas de cobranzas no respetan la competencia del tribunal, ya que al ser demandas masivas es imposible enviar las demandas a cada tribunal de acuerdo a la competencia de jurisdicción, recordando que es importante tener el número de rol para cobrar el porcentaje más alto, entonces el tribunal debería actuar de oficio , pero no es así, tampoco se declara incompetente al momento de recibir las demandas, lo que las autoridades no han fiscalizado, es la razón por la cual el tribunal no se declara incompetente por oficio y esto es por las ganancias que estos tribunales están percibiendo tomando en consideración que el promedio mensual de demandas en cada tribunal son aproximadas de 600 o 850 causas mensuales entre todas las empresas de cobranzas quienes les paga al tribunal los siguientes aranceles por gestión de cada demanda; \$25.000 por búsqueda negativa, \$ 30.000 por búsqueda positiva \$ 35.000 por notificación personal o por el 44°CPC.

Se están realizando diariamente un promedio de 70 a 80 comparendo diarios, cuales el 95% de los casos no se presentan a comparendo, estarán mal emplazada la demanda , no se sabe , se debe confiar en los funcionarios que son los que notifican, razón por lo cual al dictar sentencia la empresa le paga tribunal \$ 35.000 por notificar la sentencia, esto por cada demanda ,después le pagan al tribunal por cumplimiento incidental \$40.000 ,por embargo \$ 120.000

y por retiro \$ 500.000, si nosotros sumamos estos montos por las cantidades de demandas que reciben estos tribunales mensualmente, son ganancias millonarias que en la práctica se reparten entre el juez y sus funcionarios y esa es la razón por la cual el tribunal no se declara incompetente y recibe todas las demandas.

En la actualidad algunos tribunales ya no reciben estas demandas porque han cambiado de alcaldía y han sido cuestionados, como Quilicura, Huechuraba, Cerrillos entre otros. Sus jueces no reciben demandas que no estén dentro de su jurisdicción, por lo cual la empresa de cobranzas no les sirve, recordando que necesitan el número de rol a la brevedad para empezar hacer el cobro a sus clientes y sería mucho el tiempo que se demorarían en filtrar por dirección. Pero siguen otros tribunales trabajando de esta forma como Juzgados de policía local de La Cisterna, San Ramón, La Pintana. Porque hasta el momento no han tenido problemas y no existen medios de fiscalización, aparte que igual es una ganancia para el municipio.

Artículo 42° Cuando el juez condene al pago en los términos señalados en el inciso anterior, además de lo debido, aplicará una multa de cinco veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a quince veces el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales. Para los efectos

de la reincidencia se considerarán solamente las sentencias ejecutoriadas de condena dictadas en el período de tres años anteriores a la fecha de inicio del respectivo proceso. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley N° 18.287. En caso alguno las multas aplicadas podrán ser pagadas si no se acredita haber pagado previamente el capital adeudado más los intereses y las costas determinados en la sentencia condenatoria respectiva.

El cincuenta por ciento de estas multas ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio de la municipalidad a que perteneciere el juzgado de policía local en que se hubiere dictado la sentencia condenatoria.

En este inciso podemos darnos cuenta que el no pago de la deuda, conlleva a una sanción que es en UTM y quedando en el registro el Registro de Multas de Tránsito no pagas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley N° 18.287, por lo cual el cliente se ve en la obligación de pagar la deuda, porque de lo contrario no podrá obtener el permiso de circulación del año próximo, pero como mencionábamos anteriormente, este dinero se va a beneficio del fondo común municipal, generando más ingreso al municipio, lo cual es bastante generoso para la comuna que lleva esta demandas.

Con todo lo mencionado anteriormente podemos ver que el cliente queda imposibilitado de poder defenderse ante una situación de cobranza judicial, ya que estos tribunales se encuentran coludidos con las empresas de cobranzas, tienen un negocio millonario que algunos municipios tampoco les interesa fiscalizar porque además generan dinero a beneficio del fondo común municipal, recordando que si los clientes no pagan esas multas se les puede dictar orden de arresto, por ende todos ganan pero quien vela por el correcto procedimiento de los tribunales...

CONCLUSIONES

En la actualidad las autopistas concesionadas se encuentran reguladas por ley de acuerdo a lo señalado anteriormente, **lamentablemente en la práctica no son fiscalizadas lo cual ha permitido que la** autopistas realicen acciones en el tema de cobranza mediante empresas de cobranzas, que no son fiscalizadas por las autoridades competentes. No existen medios de fiscalización para asegurar el cumplimiento y transparencia en las acciones realizadas hacia los deudores morosos, esto ha llevado a que las empresas de cobranza en el transcurso de este tiempo han generado una estrecha relación con algunos juzgados de policía local, de tal forma que tanto el tribunal como la empresa de cobranza generen ganancias millonarias a costa de todos los usuarios donde los únicos beneficiados son los funcionarios de los tribunales con respecto a los pagos que ellos reciben por concepto de notificación y el tribunal por concepto de las multas que realiza la concesionaria, debido a como se señaló en esta tesis, las autopistas al delegar la función de cobranza a empresas externas no fiscalizan sus procedimientos judiciales, concentrando todas las demandas en algunos juzgados de policía local, juzgados que reciben el 100 % de las demandas y siendo incompetente porque el 95% de los demandados son de otra jurisdicción. Por lo cual se debería fiscalizar y demandar a los usuarios en los tribunales competentes a su domicilio o donde se generó la infracción o realmente en el domicilio del tribunal donde se prorrogó la competencia.

BIBLIOGRAFIA

1.-TEXTOS NORMATIVOS:

-Ley de Concesiones Públicas. Biblioteca del Congreso Nacional. Disponible en <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1010304>

-Ley de Organización de Organización y Atribución de los Juzgados de Policía Local. Biblioteca del Congreso Nacional. Disponible <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=12193>

-Ley de Procedimientos ante los Juzgados de Policía Local. Biblioteca del Congreso Nacional. Disponible <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29705>

2.-INSTITUCIONES Y ORGANIZACIONES:

-MOP. Coordinación de concesiones. Disponible en <http://www.mop.cl/servicios/Paginas/InformacionVialcarreterasypasosfronterizos.aspx>

MOP. Dirección de Fiscalización. Disponible en <http://www.dgop.cl/areasdgop/fiscalizacion/Paginas/default.aspx>

-AUTOPISTA CENTRAL. Disponible en https://www.autopistacentral.cl/circulaste_sin_tag/consulta_infracciones