

**Proyecto de ley, iniciado en Moción de los Honorables Senadores señores Moreira, Coloma, Kusanovic, Ossandón y Van Rysselberghe, que modifica el decreto con fuerza de ley N° 1, de 2009, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito, con el objeto de aumentar el límite máximo de velocidad en zonas urbanas, para los vehículos que señala.**

## **ANTECEDENTES**

Con fecha 4 de Agosto de 2018 se publicó en el Diario Oficial la Ley 21.103, que en su artículo único modifica el ordinal 1.1 del número 1 del artículo 145 del DFL 1 de los Ministerios de Transportes y telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto de la ley 18.290 o Ley de tránsito, rebajando la velocidad máxima permitida en las zonas urbanas para los vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas a 50 Kms/hr.

La norma, promovida por el gobierno del ex Presidente Sebastián Piñera vino precedida de un debate donde no hubo unanimidad en la necesidad de implementar la medida ni en los efectos que se buscaba con tal limitación, aunque se adujo durante la discusión parlamentaria que se debía al aumento del parque automotor y la nueva relación que se debía tener con los ciclistas y peatones y la falta de medidas de seguridad en las vías.

En relación a los supuestos que se tuvieron a la vista para aprobar la reducción de velocidad se mencionó con insistencia el aumento del número de fallecidos por accidentes debido a exceso de velocidad y así también el número de accidentes a causa de no respetar el límite máximo de velocidad. También se mencionó con insistencia la experiencia europea al respecto.

Aún cuando ya en la discusión del proyecto se argumentó por parte de varios senadores que no era la velocidad la mayor causa de accidentes de tránsito, por cuanto la evidencia disponible señalaba que era " La conducción no atenta a las condiciones del tránsito" que,

básicamente es ir hablando por celular mientras se conduce o aún pero, mandando mensajes de texto o revisando redes sociales, información emanada de la OCDE según manifestó el senador Juan Antonio Coloma en la sala.

Respecto a la evidencia internacional, especialmente Europa, en la discusión en general y particular en primer trámite el Senador Alejandro García- Huidobro, a la sazón, miembro de la Comisión de Transportes señalaba: " *En la Comisión se dieron a conocer ejemplos como el de Francia, donde el límite en las arterias es de 70 kilómetros por hora en casos excepcionales, el mismo que en Holanda, especialmente en vías anulares urbanas de cuatro carriles. En Noruega es, a veces, de 60 o 70 kilómetros por hora donde no hay accesos. En Polonia es de 60 kilómetros por hora en la noche, entre las 23 y las 6. En Portugal es de 80 o 90 kilómetros por hora, según la administración local, en algunas arterias urbanas divididas. Es decir, cada país aplica las normas que estima convenientes.*"

Después de 5 años de su entrada en vigencia, las propias cifras emanadas desde CONASET, dan cuenta que las expectativas formadas al momento de plantear el proyecto por el gobierno del ex Presidente Sebastián Pinera, no se han visto confirmadas por las cifras.

#### **Cifra de fallecidos periodo 2007-2022**



(FUENTE: CONASET, 2023)

Según las propias cifras oficiales, salvo el año 2020, en que producto de la Pandemia por el COVID-19 hubo restricciones casi permanentes al desplazamiento, **las cifras de fallecidos en accidentes de tránsito solo han aumentado**, aún cuando la rebaja en el límite de velocidad en áreas urbanas ya se encontraba vigente.

Según informa el propio Ministerio : "Según cifras preliminares de Carabineros, 2022 cerró con la mayor cantidad de personas fallecidas en siniestros viales en 14 años." <sup>(1)</sup>

(1) <https://www.pauta.cl/ciudad/estudio-revela-preocupante-realidad-vial-exceso-velocidad-encargo-robot>

A mayor abundamiento, la cantidad de personas fallecidas por cada 10.000 vehículos en circulación se ha mantenido estable, según se demuestra en el cuadro siguiente:

### Evolución tasa de fallecidos cada 10.000 vehículos (2)



(FUENTE: CONASET, 2023)

Según informa CONASET, al año 2022, el exceso de velocidad no alcanza a representar el 6% de los siniestros totales, ni tampoco es la principal causa de fallecidos, la cual recae nuevamente en la imprudencia del conductor

Causa (*)	Causa Basal (**)	Semestros	Fallecidos	Lesionados			Total lesionados
				Graves	Menos graves	Leves	
Velocidad imprudente	Exceso de velocidad en zona restringida	38	2	7	3	21	31
	Velocidad mayor que máxima permitida	201	7	37	12	100	149
	Velocidad menor que mínima establecida	4	0	0	0	4	4
	Velocidad no razonable ni prudente	3.294	393	579	291	1.786	2.656
	Velocidad no reducida en cruce de calles, cumbre, curvas, etc.	326	70	62	20	212	294
<b>Total Velocidad imprudente</b>		<b>3.863</b>	<b>472</b>	<b>685</b>	<b>326</b>	<b>2.323</b>	<b>3.134</b>
<b>Total general</b>		<b>86.050</b>	<b>1.745</b>	<b>8.536</b>	<b>4.341</b>	<b>39.913</b>	<b>52.540</b>

Causa (*)	Causa Basal (**)	Semestros	Fallecidos	Lesionados			Total lesionados
				Graves	Menos graves	Leves	
Imprudencia del conductor	Adelantamiento en cruce, curva, cuesta, puente, etc.	216	1	40	14	142	196
	Adelantamiento por la berna	67	2	11	2	24	37
	Adelantamiento sin efectuar la señal respectiva	140	0	9	3	53	65
	Adelantamiento sin el espacio o tiempo suficiente	1.753	53	120	57	568	745
	Adelantamiento sobrepasando la línea continua	296	6	36	15	155	206
	Carga escurre a la calzada	120	2	2	2	11	15
	Carga mayor que la autorizada para el vehículo	26	0	0	1	2	3
	Carga obstruye la visual del conductor	6	0	0	0	4	4
	Carga sobrepasa de la estructura del vehículo	87	0	5	0	7	12
	Cambiar sorpresivamente la pista de circulación	2.242	51	179	86	792	1.057
	Conducir contra sentido del tránsito	440	51	82	26	226	334
	Conducir no atento a las condiciones de tránsito del momento	31.432	284	2.369	1.170	12.428	15.967
	Conducir por la izquierda del eje de calzada	146	2	32	12	75	119
	Conducir sin mantener una distancia razonable ni prudente	6.023	25	252	122	2.083	2.457
	No respetar derecho preferente de paso a peatón	1.118	32	217	84	790	1.091
	No respetar derecho preferente de paso a vehículo	1.633	50	179	86	985	1.250
	Conducir vehículo en retroceso	1.449	3	24	9	145	178
Viajes indebidos	1.319	31	153	63	667	883	
<b>Total Imprudencia del conductor</b>		<b>48.501</b>	<b>593</b>	<b>3.710</b>	<b>1.757</b>	<b>19.157</b>	<b>24.611</b>

(2)<https://www.mtt.Rob.cl/archivos/34180>

A su vez, con fecha 10 de abril de 2023 se publicó la ley N° 21.549 que crea un sistema de tratamiento automatizado de infracciones del tránsito y modifica las leyes N° 18.287 y N° 18.290, la cual entrará en vigencia 90 días después de publicado en el Diario Oficial el último de los Reglamentos mencionados en la propia Ley. La mencionada ley, al momento de su vigencia pondrá en acción la posibilidad de establecer los denominados "fotorradares", aunque con características diferentes a la modalidad usada con anterioridad y que significó tal nivel de críticas que debió ser retirado. La ley también incorpora un sistema coordinado y automatizado de las infracciones de tránsito en especial, las que se refiere al exceso de velocidad.

Recientes estudios como el realizado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el año 2021 y presentado en septiembre del mismo, dieron cuenta que entre el 19 de julio y 25 de agosto de ese año en la Avenida Andrés Bello de la comuna de Providencia, Región Metropolitana ***“se registraron 423.311 vehículos, de los cuales 129.795 excedieron la velocidad máxima de 50 km/h, lo que equivale a un 31%.”***<sup>[3]</sup>

(3)<https://www.conaset.cl/mtt-entreRa-resultados-de-plan-piloto-con-camara-en-av-andres-bello-mas-de-un-tercio-de-los-vehiculos-excede-la-velocidad-permitida/>

El mismo ejercicio se realizó en abril del presente año 2023, en la misma arteria y según

informó el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, las cifras de exceso de velocidad fueron aún más altas: *“de los 348 mil vehículos observados en poco más de un mes, el sistema arrojó que 94.978 debiesen haber sido infraccionados por diversos motivos, correspondiendo un 16,7% a faltas graves, lo que contempla conducir entre 11 y 20 kilómetros por sobre el límite de velocidad. Así también, un 9,4% de las infracciones fueron menos graves (como manejar a exceso de velocidad entre 1 y 10 kilómetros por hora por sobre la velocidad máxima de circulación) y un 1% gravísimas (circular a más de 20 kilómetros por hora sobre el límite de velocidad establecido)”*<sup>(2)</sup>. Según informaba la prensa: *“Entre los hallazgos más preocupantes de la radiografía, que se realizó durante 35 días en la intersección de Andrés Bello con Nueva de Lyon, está que **un 49% de los vehículos capturados entre las 22.00 y las 09:00 horas debieron ser infraccionados por exceso de velocidad**”*<sup>(4)</sup>

4) <https://www.pauta.cl/ciudad/estudio-revela-preocupante-realidad-vial-exceso-velocidad-encargo-robo>

La entrada en vigencia de la denominada Ley CATI significará un aumento significativo de las infracciones de tránsito asociadas al exceso de velocidad en áreas urbanas, lo que nuevamente, afectará la legitimidad de una ley tan necesaria y relevante como lo es el Tratamiento Automatizado de Infracciones de Tránsito al ser vista por la población como una nueva forma de "recaudar" aun cuando la propia ley establece mejores condiciones de señalética y advertencia de ubicación de los mencionados aparatos.

Otros antecedentes finales por considerar son los siguientes:

- 1) La Pandemia COVID-19 significó un importante aumento del parque automotor nacional, aún así, y según demuestran los estudios citados del propio CONASET, los excesos de velocidad solo han aumentado, lo que implica que tanto la infraestructura está preparada para una velocidad superior, como también que la población, en general, no percibe como apropiada una velocidad de tan solo 50 kms por hora como máximo.

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Acumulado Mayor	Total Año
2020	32.104	25.028	19.056	8.905	8.687	8.071	11.484	19.037	31.897	36.243	29.486	27.962	41.17%	216.811
2021	24.984	24.491	32.511	27.241	34.130	35.499	30.226	37.564	42.027	38.551	38.981	40.776	143.337	455.581
2022	37.281	31.745	41.467	37.867	37.887	36.206	38.306	35.018	36.748	26.642	31.706	33.935	188.247	426.870
2023	27.617	26.220	37.560	19.522	25.616								136.338	
Var % 2020	-14,0%	4,8%	97,1%	116,2%	165,1%								41,8%	-47,3%
Var % 2021	30,5%	7,1%	15,5%	-28,3%	-24,9%								-4,8%	-41,7%
Var % 2022	-25,9%	-17,4%	-9,4%	-48,4%	-32,4%								-28,7%	

(FUENTE: ANAC Ventas de vehículos livianos y medianos, a mayo 2023)

- 2) Las Municipalidades del país mantienen la atribución de establecer en ciertas zonas de su jurisdicción, velocidades menores a la máxima establecida en la Ley de Tránsito, por lo que de ser necesario, se puede limitar la velocidad en zonas específicas de cada comuna.
- 3) La ley vigente no considera las realidades particulares de cada región, estableciendo un parámetro en exceso restrictivo.
- 4) La velocidad máxima es solo uno de los parámetros que exige la Ley; el n° 3 del señalado artículo 145 exige que el conductor, en todo momento debe tener "una velocidad razonable y prudente" de acuerdo a las condiciones de la vía en que se desplaza por lo que pudiendo ser inferior al límite, de todas maneras constituiría una falta.

En razón de todo lo anterior, los senadores mocionantes vienen en proponer el siguiente proyecto de Ley:

## PROYECTO DE LEY

Reemplázase, en el ordinal 1.1 del número 1 del artículo 145 del decreto con fuerza de ley N° 1, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, promulgado el año 2007 y publicado el año 2009, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.290, de Tránsito, modificado por el artículo único de la Ley 21.103 la frase **"50 kilómetros por hora"**, por la siguiente: **"60 kilómetros por hora"**.