Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

MINUTA

**PROYECTO DE MODIFICACIÓN LEY DE TRÁNSITO**

**OBJETIVO**

El objetivo de este proyecto de Ley es mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transporte, abordando aspectos relacionados con la circulación de ciclistas, límites de velocidad urbana, educación vial, estándares de operación y seguridad de ciclovías, entre otros.

**CONTEXTO**

Estamos siendo testigos de una nueva realidad vial en nuestro país. Entre 2009 y 2013, el parque de vehículos motorizados ha crecido un 35,8%, llegando a más de cuatro millones de unidades[[1]](#footnote-1), lo que ha generado una congestión creciente a lo largo del territorio nacional. Por otro lado, y en parte debido a lo anterior, los modos de transporte sustentables han irrumpido en la vida urbana y su uso está creciendo año a año. Sólo en el Gran Santiago, el año 2012 ya se realizaban cerca de 750 mil viajes diarios en bicicleta, mientras que la caminata sigue siendo la alternativa de viaje más utilizada[[2]](#footnote-2). Esta nueva realidad ha generado nuevas complejidades a la convivencia entre los diferentes modos de transporte, así como a las medidas de seguridad requeridas.

Si bien se han hecho importantes avances en materia de infraestructura y las organizaciones de la sociedad civil han sido capaces de levantar temáticas que van moldeando nuestra cultura vial, este nuevo escenario en la movilidad no se ha visto acompañado de modificaciones normativas que se hagan cargo de los cambios de los últimos años.

Todo lo anterior revela la necesidad de hacer cambios en la Ley del Tránsito, de manera de actualizar la normativa a la nueva realidad que enfrentamos en la movilidad de nuestro país. Se requiere definir y reconocer las diferentes especificidades de los diferentes modos de transporte, velar por una circulación más segura, fomentar la educación vial y definir nuevos estándares para la infraestructura ciclovial.

**DEBILIDADES DE LA ACTUAL NORMATIVA**

La actual Ley de Tránsito presenta algunas debilidades, que puntualizamos a continuación:

* La actual Ley de Tránsito fue pensada para regular fundamentalmente el flujo de vehículos motorizados, y no considera adecuadamente a otros modos de transporte que han tenido un crecimiento importante en los últimos años. La normativa que antes era adecuada, hoy es anacrónica.
* La Ley de Tránsito no reconoce ciertas especificidades de algunos modos de transporte. Por ejemplo, la necesidad de ciclistas y motociclistas de detenerse delante de los automóviles con el fin de hacerse visibles al resto de los conductores.
* La Ley del Tránsito no define estándares de operación y seguridad para el uso de ciclovías. Esto trae como consecuencia que algunas comunas de nuestro país tengan ciclovías de clase mundial, mientras que otras tengan vías que representan un verdadero peligro para sus usuarios.
* Las velocidades máximas urbanas deben ser nuevamente evaluadas para garantizar a las personas un desplazamiento seguro, sin importar el modo en que se movilizan. Las actuales velocidades máximas contribuyen a que Chile sea uno de los países miembros de la OCDE con mayor mortalidad en accidentes de tránsito[[3]](#footnote-3).
* No existen normativas que promuevan de manera efectiva una cultura de convivencia vial y el uso compartido de las vías.

**HISTORIA DEL PROYECTO DE LEY**

El proyecto que hoy presenta el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones es fruto de un enorme trabajo realizado en conjunto con la ciudadanía.

A finales del año 2013, la Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra) de este Ministerio desarrolló el estudio llamado "Análisis Normativo de la Bicicleta", con el objetivo de identificar el lugar que tienen los modos no motorizados en la normativa vigente. En el marco de este estudio se presentó un diagnóstico y propuestas de modificaciones normativas.

Posteriormente, entre marzo y junio de 2014, se conformó una mesa técnica con agrupaciones civiles con el objetivo de analizar las conclusiones del informe y ajustar las propuestas de modificación a la Ley.

A continuación, en octubre del 2014, se le presentó a la ciudadanía el anteproyecto de Ley a través de la web del Ministerio, abriendo el espacio a las propuestas ciudadanas. En este último proceso participaron cerca de 1.500 personas, entre ciclistas, automovilistas, peatones y usuarios del transporte en general, quienes aportaron sus comentarios y sugerencias para mejorar la propuesta.

La revisión de todos los comentarios finalizó en diciembre último, y durante el primer trimestre de 2015, los equipos técnicos y legales del Ministerio redactaron la versión final del proyecto de Ley.

Ahora, es en el Parlamento donde se discutirá este proyecto, que contó con una amplia participación de la sociedad civil.

**PRINCIPALES MEDIDAS PROPUESTAS**

Específicamente, el proyecto de modificación de Ley de Tránsito propone:

**Definición del concepto de “ciclo”**

Definir el concepto de “ciclo”, reconociendo las diferencias entre distintos modos de transporte no motorizados, incorporando a la definición a patinetas, patines y vehículos con motor eléctrico que no superen una velocidad máxima de 25 km/h.

**Incorporación de normas de circulación para bicicletas, ciclos y otros.**

Responder a la nueva realidad vial que se observa en el país por medio de:

* Establecer la obligatoriedad de los ciclos de circular por ciclovías, siempre cuando éstas estén disponibles y certificadas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
* Implementar una línea de detención avanzada para ciclistas y motociclistas. El objetivo es definir un espacio de detención especial por delante de otros vehículos motorizados para hacerlos más visibles y entregarles así una mayor seguridad en las partidas.
* Permitir a ciclos y motocicletas el adelantamiento por la derecha y entre dos pistas con el mismo sentido para llegar a la zona de detención avanzada.
* Establecer una distancia mínima para adelantar a un ciclista de 1,5 metros, permitiendo así una mayor seguridad para este tipo de vehículos cuando deban desplazarse por la calzada.
* Definir con claridad las reglas para la circulación de ciclistas en zonas urbanas, reconociendo también los deberes de los mismos en las vías.
* Hacer explicita la prohibición de los ciclos de circular por la acera, con excepciones para los menores
* Crear estándares para el equipamiento que pueden usar los ciclistas en sus vehículos, tales como carros de arrastre o sillas para niños.

**Definición de estándares de seguridad y operación de infraestructura para ciclistas**

Ante el vacío legal existente, se propone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sea el organismo encargado de definir las condiciones técnicas, de gestión, operación y seguridad de las vías para ciclistas. El objetivo es procurar un desplazamiento seguro tanto de los ciclistas como de otros modos de transporte que interactúan en el espacio vial.

**Medidas para mejorar la seguridad vial**

Como respuesta a las altas tasas de mortalidad en accidentes de tráfico vistas en el país, se proponen dos medidas de comprobada efectividad.

* **Zonas de tránsito calmado en áreas residenciales:** Las Zonas de tránsito calmado son espacios geográficos en que se establecen límites de velocidad para resguardar la seguridad de peatones o ciclistas (p.ej., 30 km/h). Se implementan principalmente en áreas residenciales, de alto flujo peatonal, cerca de escuelas, etc. Se propone que los municipios tengan la facultad de implementar Zonas de tránsito calmado en zonas residenciales siguiendo el reglamento del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones
* **Reducción de velocidad en zona urbana:** El proyecto de Ley propone reducir el límite de velocidad urbano, desde 60 a 50 km/h. Estudios demuestran[[4]](#footnote-4) que estableciendo límites de velocidad más bajos, se logra reducir el número de accidentes, lesionados y fallecidos. Como ejemplo, el 2002 en Chile se aumentó de 50 a 60 km/h el límite de velocidad y al año siguiente los accidentes de tránsito y fallecidos en zonas urbanas, cuya causa puede ser atribuible a velocidad inadecuada, aumentaron en un 29% y 25% respectivamente[[5]](#footnote-5).

**Materias de convivencia vial en las Escuelas de Conductores**

Dentro de la malla de estudio de las escuelas de conductores se hace mucho énfasis en la educación de las normas de tránsito, pero poco se habla sobre una mejor convivencia vial. Por eso, esta propuesta apunta a que lo nuevos conductores de vehículos motorizados adquieran conciencia de que el espacio vial es compartido con otros modos de transporte y que gran parte de la solución a los problemas de interacción entre distintos modos de transporte requiere de cambios culturales profundos.

1. Informe Anual del Medio Ambiente, Instituto Nacional de Estadísticas (http://www.ine.cl/canales/chile\_estadistico/estadisticas\_medio\_ambiente/2014/informe-medio-ambiente2014.pdf ) [↑](#footnote-ref-1)
2. Encuesta Origen Destino de Viajes en el Gran Santiago, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (http://www.sectra.gob.cl/Datos\_e\_Informacion\_espacial/gran\_santiago/encuesta\_stgo\_2012.html ) [↑](#footnote-ref-2)
3. “Mortality from transport accidents”, Health at a Glance 2011: OECD Indicators, OECD Publishing. (http://dx.doi.org/10.1787/health\_glance-2011-8-en) [↑](#footnote-ref-3)
4. Gestión de Velocidad (2006), Centro de Investigación del Transporte, OECD (http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/06SpeedES.pdf) [↑](#footnote-ref-4)
5. Causas de siniestros (2000 – 2014), Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (http://www.conaset.cl/estadisticas-generales.html) [↑](#footnote-ref-5)