**MINUTA**

**Proyecto** **: “Regular la Circulación de Vehículos Motorizados por Causa de Congestión Vehicular o Contaminación Atmosférica”**

**Boletín :** **10.184-15** **Iniciativa :** Moción

**C. Origen :** Senado

**F. Ingreso :** 8 julio de 2015

**Quorum :**

**Urgencia :** Simple

**Etapa :** Primer Trámite Constitucional **/** Discusión General

**Objetivo o Idea Matriz:**

Establecer el marco normativo para que la autoridad competente determine, en razón de la contaminación atmosférica o de la congestión vehicular, restricciones al parque vehicular.

**Estructura del Proyecto:**

El proyecto se encuentra estructurado en un **artículo único, compuesto de tres incisos,** configurados en los términos que a continuación se señalan.

**El inciso primero** propone que, en los casos en que se decrete la prohibición de circulación de vehículos motorizados, fundado en la congestión vehicular o en la contaminación atmosférica, ella podrá ser de carácter permanente, debiendo distinguirse en tal caso por dígito o letra de la placa patente, tipo de vehículo, combustible que utilice, tecnología o antigüedad.

El **inciso segundo,** dispone que, se podrá prohibir la circulación permanente de vehículos motorizados livianos, hasta en dos dígitos, incluso cuando cuenten con convertidor catalítico, cuando se sobrepasen las normas de calidad para aquellos contaminantes saturados. Asimismo, adicionalmente a los dos dígitos mencionados, se podrán agregar nuevos dígitos en casos de alerta, pre emergencia y emergencia ambiental.

El **inciso tercero**, establece que los dígitos o letras de las placas patentes sujetos a restricción, deberán ir variando periódicamente en su orden de aplicación diaria.

**Justificación:**

Los senadores autores de la Moción, señalan que *“la Organización Mundial de la Salud indica que la carga mundial de morbilidad, por la contaminación del aire exterior e interior, provoca unos siete millones de defunciones prematuras. Así, este organismo internacional estima que, según cifras del año 2012, la contaminación atmosférica en las ciudades y zonas rurales de todo el mundo provoca cada año 3,7 millones de defunciones prematuras, lo que se debe a la exposición a pequeñas partículas de 10 micrones de diámetro (PM10) o menos, que pueden causar cardiopatías, neumopatías y cáncer. De esa forma, constituye uno de los mayores riesgos sanitarios mundiales, comparable a los riesgos relacionados con el tabaco, y superado únicamente por los riesgos sanitarios relativos a la hipertensión y a la mal nutrición”*

Señalan además que en nuestro país la contaminación atmosférica representa uno de los principales desafíos ambientales, cuestión que se refleja en datos alarmantes, ejemplo de ello es aquel que señala que 10 millones de personas en el país están expuestas a una concentración promedio anual de MP2,5 superior a la norma

Así las cosas, entre los factores determinantes de los índices de contaminación atmosférica exterior registrada en Chile, se encuentra el que la totalidad de las ciudades chilenas en las últimas décadas, han sustituido suelos naturales y agrícolas por superficies urbanas, lo que ha derivado en la conformación de islas de calor, humedad y ventilación, así como en elevadas concentraciones de contaminantes atmosféricos.

En tal sentido, la población predominantemente al interior de las cuencas hidrográficas, las cuales son sistemas orográficos semicerrados, que dificultan la circulación y ventilación del aire.

A lo anterior debemos agregar que las principales fuentes responsables de la contaminación atmosférica de las ciudades chilenas son el transporte, las industrias y el consumo de leña. Donde el parque vehicular se encuentra dentro de aquellos más relevantes.

En efecto, conforme al Informe final ***“Análisis Retrospectivo de los impactos en calidad del aire, emisiones e impactos en salud de los 10 primeros años del Plan de Descontaminación de la Región Metropolitana (1997-2007)”,*** el transporte vehicular es la fuente más relevante en la calidad de aire en la Región Metropolitana.

Por su parte, el parque automotriz de vehículos livianos, que alcanza la cifra de 1,7 millones sólo en la Región Metropolitana, representa un 55% del aporte en contaminación por dióxido de carbono.

**Restricción vehicular.**

El Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea (TJCE) ha interpretado que la restricción de vehículos motorizados es una medida lícita a implementar por parte de los estados miembros

La limitación a la circulación de los vehículos motorizados es una medida de control de tránsito, sujeta al principio de proporcionalidad, el que equilibra, por un lado, la libertad de circulación y, por el otro, la seguridad del tráfico y las exigencias de la protección ambiental.

Así, mientras que en algunas capitales de países miembros de la Unión Europea se establecen limitaciones, caracterizadas por una implementación rigurosa: uno de cada dos días (París, Madrid). Sin embargo, en capitales de Estados latinoamericanos se consagran restricciones más flexibles o adaptables, aplicables únicamente a uno de cada siete días (Distrito Federal de México), o eventualmente uno de cada dos, pero de manera limitada a ciertos horarios de alta congestión vehicular (Bogotá).

Distrito Federal de México: la restricción a la circulación de vehículos motorizados es aplicada con carácter permanente, pero únicamente de manera limitada a un día de entre lunes a viernes, pudiendo comprender uno o todos los sábados del mes, según las características menos o más contaminante que posea el vehículo en cuestión, respectivamente. La aplicación de estas medida, que se enmarcan dentro de un programa denominado “Hoy no circula“, tienen también la particularidad de establecer una extensa lista de situaciones en las cuales los vehículos se encuentran exceptuados del régimen de limitaciones a la circulación .

Bogotá, Colombia: la restricción a la circulación de vehículos motorizados se asemeja más a la intensidad consagrada tanto en París como en Madrid, al prever una lógica de interdicción aplicable uno de cada dos días. No obstante lo anterior, a diferencia de lo que ocurre en los casos francés y español, el mecanismo diario de restricción colombiano se limita a consagrar una implementación en determinados horarios de alta congestión, a saber: “entre las 6:00 y las 8:30 horas y entre las 15:00 y las 19:30 horas” (artículo 1 del Decreto Nº 271 de 2012).

**Conclusiones**

**1.** Diferentes países permiten la implementación de restricciones vehiculares con carácter permanente, mediante el establecimiento de leyes que son concretadas reglamentariamente, precisando las modalidades que dicha ejecución presenta. Tal es el caso de Francia, España, México y Colombia.

**2.** Las modalidades adoptadas en Francia y España se caracterizan por presentar una rigurosidad particular, que limita el uso del vehículo uno de cada dos días. Ellas han sido implementadas en las respectivas capitales de dichos países, sin perjuicio que puedan también ser adoptadas en otros niveles de la organización territorial.

**3.** Las modalidades adoptadas en México y Colombia se caracterizan por presentar una flexibilidad mayor, que limita el uso del vehículo uno de cada siete días (Distrito Federal de México) o uno de cada dos, pero sólo en horarios de congestión (Bogotá), consagrando también una serie de excepciones a la implementación.

**4.** En todos los casos las medidas son adoptadas por la Administración, que determina los horarios, calles, vehículos y excepciones. Asimismo, la permanencia suele interpretarse como una habilitación legal a la autoridad, por lo que en la práctica la Administración puede levantar las medidas, si desaparece el supuesto de hecho.

**5.** Algunos casos, como México, demuestran que la permanencia no se opone necesariamente a la transitoriedad de las restricciones vehiculares. En este país la autoridad está facultada para superponer una restricción transitoria sobre otra permanente, en la medida que las condiciones ambientales así lo requieran.

**Observaciones:**

Este es un proyecto que avanza en el sentido de establecer una cierta predominancia de la protección ambiental y el derecho a la salud, por sobre la libertad de circulación, entendiendo la problemática ambiental.

En dicho entendido, y más allá de los perfeccionamientos que se pueden realizar al proyecto, propongo –salvo su mejor parecer-, aprobarlo en su discusión general.