**PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DEL TRÁNSITO A EFECTOS DE DISMINUIR LA VELOCIDAD MÁXIMA PERMITIDA EN SECTOR URBANO**

***Antecedentes***

Desde el año 2002- coincidentemente, mismo año en que se modificó la normativa que regula la velocidad máxima permitida para el tránsito de vehículos en zonas urbanas- las cifras muestran una considerable alza en los accidentes con resultado de muerte, por causa de exceso de velocidad.

En el año 2014, un estudio de CONASET demostró que entre 2009 y 2013, **fallecieron 3.024 peatones en accidentes de tránsito en Chile, y más de 42.000 resultaron lesionados[[1]](#footnote-1)**

Complementando lo anterior, el estudio indicó del total de los accidentes, cerca del 40% de fallecidos en accidentes de tránsito son peatones. Con esa cifra, Chile encabezó la tasa de peatones fallecidos entre los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (Ocde), cuyos países, en promedio, registran una tasa del 20% de peatones fallecidos**.**

De acuerdo con datos preliminares dados a conocer por Carabineros***, solo en el año 2016, hubo un total de 1.675 fallecidos por siniestros viales, la mayor estadística en ocho años y una de las más altas desde 1972***, cuando se comenzaron a contar oficialmente los siniestros[[2]](#footnote-2).

Si bien diversos actores del sistema han observado las cifras desde una perspectiva crítica, atribuyendo los resultados al aumento evidente del parque automotriz, debe tenerse en cuenta que especialistas en seguridad vial, han afirmado que la tasa de motorización no es la causa del aumento, sino que el problema radica en la falta de iniciativa y disposición para controlar la velocidad[[3]](#footnote-3).

Así las cosas, y considerando que las medidas de contención y manejo de la compleja situación referente a los accidentes automovilísticos no solo radican en los controles concretos, sino en también en políticas de prevención general, es que se ha planteado desde hace ya varios años, la necesidad y conveniencia de disminuir la velocidad máxima permitida de circulación de vehículos en zonas urbanas, decisión que no solo obedece a iniciativas antojadizas, sino que se respalda en contundentes cifras.

A efectos de graficar lo señalado, es que vale la pena tener a la vista el análisis de distintos estudios europeos, que han indicado que el disminuir en 10 km/h el límite de velocidad urbano está correlacionado con una disminución de 2.5 km/h en la velocidad promedio de circulación, diferencia que finalmente es crucial para evitar múltiples fallecimientos.

A modo de ejemplo, en el Reino Unido, encontraron que una disminución de 10 km/h en la velocidad de circulación en una vía urbana genera una disminución aproximada de entre 0.6 y 1.8 accidentes por año en cada vía. Y en Australia el resultado obtenido cuando distintos estados disminuyeron el límite de velocidad urbano de 60 a 50 km/h no dejó margen de dudas sobre los efectos beneficiosos de la medida: una disminución de entre 8 y 21 por ciento del número de accidentes con heridos o muertos y una disminución de entre 25 y 51 por ciento del número de atropellos a peatones[[4]](#footnote-4).

Si bien podría argumentarse que un cambio en la velocidad máxima permitida en zona urbana no haría más que contribuir a exacerbar el tráfico y la densidad de este, es importante tener presente que, según un informe hecho por la *Federación Europea para el Transporte y el Medioambiente*, el tránsito- paradójicamente- es más fluido cuando el límite se encuentra en los 30 km/h. La razón sería tan simple como entender que el transitar a menor velocidad, permite que se sitúe un mayor número de vehículos posible en la calzada, lo que finalmente causa una mayor fluidez en el avance del tráfico[[5]](#footnote-5)

Como se ha visto en los últimos días, la medida impulsada durante el Gobierno de Michelle Bachelet, dirigida a lograr una mejor convivencia vial, no fue apoyada por el sector de parlamentarios hoy oficialistas, negando la aprobación del artículo que precisamente buscaba la disminución del límite de velocidad de circulación de vehículos en zonas urbanas.

El argumento principal esgrimido por los parlamentarios sindicados apuntó a destacar que hoy, las Municipalidades cuentan con la facultad de disminuir la velocidad máxima permitida en ciertos perímetros de sus comunas, sobre todo en sectores complejos como cercanías a parques y escuelas.

La falta de sistematización que puede derivar de lo propuesto, dado que cada Municipio podría evaluar de diversa forma la necesidad de reducción de velocidad permitida ( lo que a fin de cuentas causaría mayor nivel de incerteza y error en los conductores), sumado al constante cambio y avances en la forma de movilización urbana (aumento de usuarios de bicicletas y de peatones) hacen que sea de extrema importancia el retomar la discusión y lograr definitivamente un cambio que permita acceder a los beneficios que conlleva un mayor control del tráfico vial.

En la línea de lo anteriormente expuesto, es que se destacan los antecedentes aportados por el Ministerio de Transporte a la Comisión Mixta que conoció de las divergencias entre ambas Cámaras, sobre el proyecto de ley que pretendía regular la materia relativa a los límites de velocidad en sector urbano. Así, se resaltó que ***sólo en el año 2016 noventa y tres ciclistas y seiscientos peatones perdieron la vida debido a accidentes de tránsito, constituyéndolos en el grupo más vulnerable en el contexto vial[[6]](#footnote-6)***.

De ese modo, se explicó que el aumento, en el año 2002, del límite máximo de velocidad urbano, desde cincuenta a sesenta kilómetros por hora, conllevó ***a un aumento de más de un 26% de accidentes fatales y de lesiones de tránsito.***

***Es por todo lo anteriormente expuesto y resaltando la necesidad de legislar sobre la materia, dada las cifras expuestas y su clara tendencia al alza, es que venimos en presentar el siguiente:***

***Proyecto de Ley***

Artículo único

Modifíquese el artículo 145 establecido en el Titulo XII "De la Velocidad" el DFL N° 1 del 27 de diciembre de 2007 que FIJA TEXTO REFUNDIDO, COORDINADO Y SISTEMATIZADO DE LA LEY DE TRÁNSITO del siguiente modo:

"Reemplazase en el punto 1.1 del numeral 1.- la cifra "60" por "50"."

1. http://www2.latercera.com/noticia/chile-es-el-pais-con-mayor-tasa-de-peatones-fallecidos-entre-los-paises-de-la-ocde/ [↑](#footnote-ref-1)
2. Fuente: Emol.com - <http://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/01/24/841465/Muertes-por-accidentes-viales-llegaron-a-1675-en-2016-la-mayor-cifra-en-ocho-anos.html> [↑](#footnote-ref-2)
3. Fuente: Emol.com - <http://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/01/24/841465/Muertes-por-accidentes-viales-llegaron-a-1675-en-2016-la-mayor-cifra-en-ocho-anos.html> [↑](#footnote-ref-3)
4. Columna de opinión, Alejandro Tirachini, académico del Departamento Ingeniería Civil de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, disponible en http://www.uchile.cl/noticias/135644/50-kmh-una-necesidad [↑](#footnote-ref-4)
5. http://www.eldefinido.cl/actualidad/mundo/8781/Los-hermosos-y-desconocidos-beneficios-de-reducir-el-limite-de-velocidad-en-zonas-urbanas/ [↑](#footnote-ref-5)
6. **INFORME DE LA COMISIÓN MIXTA,** recaído en el proyecto de ley que modifica la Ley de Tránsito, para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. **BOLETÍN Nº 10.217-15** [↑](#footnote-ref-6)