**Minuta sobre proyecto de ley que que modifica la Ley de Tránsito, para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte. Boletín 10.217-15**

El proyecto de ley ingresó a la Cámara de Diputados el 4 de agosto de 2015 y fue aprobada en la Sala de la Cámara Baja en mayo de 2016. El Senado lo aprobó en general en el mes de abril de 2017 por la unanimidad de los miembros presentes (31 votos). Durante la discusión en particular, el Senado aprobó la mayoría de los artículos con la excepción de la norma que reduce la velocidad en zonas urbanas de 60 km/h a 50 km/h.

**Objetivo del proyecto de ley:**

De acuerdo al Informe de la Comisión de Transportes del Senado, el objetivo principal del proyecto de ley es mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transporte, para lo cual, entre otras medidas, busca definir y reconocer las diferentes especificidades de éstos, abordando aspectos relacionados con medidas para mejorar la seguridad vial, educación vial, estándares de operación y seguridad de ciclovías, junto con diferenciar a los ciclos del resto de los vehículos, señalando expresamente que los primeros son vehículos de aquellos clasificados como “no motorizados”.

**Contenido del proyecto de ley:**

Consta de un artículo único, conformado 31 numerales y 2 artículos transitorios. La controversia que da origen a la Comisión Mixta se produce en la letra b) del numeral 19 que reduce el límite de velocidad. Esta letra fue eliminada en la discusión en particular.

**Comentarios sobre el rechazo a la reducción del límite de velocidad:**

El año 2002, los parlamentarios resolvieron modificar la Ley de Tránsito para aumentar los límites de velocidad, en zonas urbanas de 50 km/h a 60 km/h y en carreteras de 100 km/h a 120 km/h. Hoy, a 15 años de esa modificación, el Gobierno pretende nuevamente modificar el límite de velocidad en zonas urbanas, pero esta vez para volver al antiguo límite de 50 km/h.

Los argumentos del Gobierno y de quienes defienden esta iniciativa se basan en recomendaciones de la OCDE y estudios que indican que tras el cambio del límite de velocidad los accidentes de tránsito aumentaron un 29% y los fallecidos producto de ellos en un 25%.

De acuerdo a un reciente reportaje publicado por La Tercera, los automovilistas chilenos no respetan el límite de 60 km/h que rige en la actualidad llegando a superar los 80 km/h en promedio.

En este sentido, lo primero que cabe preguntarse es ¿contribuirá verdaderamente a la seguridad vial bajar en el papel el límite de velocidad? ¿No será más importante establecer mecanismos de control que permitan que el actual máximo permitido se respete?

En este sentido, diversos especialistas (e incluso la OCDE) han recomendado aprobar el proyecto de ley enviado por el Presidente Piñera en enero de 2014 que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones y que permitirá fiscalizar y sancionar los excesos de velocidad con mayor eficacia, toda vez que hoy solo 3 de cada 10 mil infracciones son detectadas por Carabineros. Lamentablemente, el actual Gobierno retiró la urgencia de este proyecto de ley, que descansa en la Cámara de Diputados desde mayo del año 2015.

Por otro lado, cabe mencionar que los municipios ya cuentan con las herramientas para reducir la velocidad. En la actualidad ellos tienen la facultad, en zonas específicas de riesgo, como cercanía a hospitales o colegios, de reducir el límite de velocidad a menos de 60 km/h. E incluso, otros artículos de este proyecto de ley, aprobados por la unanimidad de los senadores, permiten establecer en las zonas urbanas, por razones fundadas, zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

El propio proyecto de ley define Zona de tránsito calmado como el “Conjunto de vías emplazadas en zonas urbanas, definidas dentro de una determinada área geográfica, en las que a través de condiciones físicas de las vías se establecen velocidades de circulación inferiores a las establecidas en esta ley, pudiendo éstas ser de 40 kilómetros por hora, 30 kilómetros por hora o 20 kilómetros por hora”.

En ese sentido, nos parece que más que bajar el límite de velocidad, se debe avanzar en sistemas de control efectivos que permitan fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente y en dar un buen uso a las nuevas facultades que se entregan a los municipios y a las herramientas con que ya cuentan para establecer zonas con límites más bajos.